21

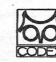
automundo®

$ 30.-
Uruguay $ 8.50.-

Fiat 1902 Modelo 12 H P
Colección Automundo



automundo



Nº 21 18 de agosto de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ÁLVAREZ, Estados Unidos; **DIANA BARTLEY**, Estados Unidos; **FERRUCIO BERNABÓ**, Italia; **BERNARD CAHIER**, Francia; **JOHN CAMSELL**, Inglaterra; **GIOVANNI CANESTRINI**, Italia; **WILLIAM CARROL**, Estados Unidos; **LUCIANO CONSIGLI**, Italia; **ETIENNE CORNIL**, Italia; **GIORGIO M. COSTA**, Bélgica; **SERGIO FAVIA DEL CORE**, Italia; **ALDO FARINELLI**, Italia; **PAUL FRÉRE**, Bélgica; **MICHAEL FROSTICK**, Inglaterra; **JAN GAWRONSKI**, Polonia; **DENIS JENKINSON**, Inglaterra; **GIOVANNI LURANI**, Italia; **GIANNI MARIN**, Italia; **M. TANGRE**, Francia; **J. TAUVEL**, Suecia; **KURT WOERNER**, Alemania; **PASCAL ICKX**, Bélgica; **F. VARISCO**, Italia.

CORREO DEL LECTOR

SALIÉNDONOS DEL TEMA. . .

Tengo una motocicleta Zanella 125 cc, que aún está en período de ablande.

Al consultar el manual de fábrica, me encontré con lo siguiente: "para tramos en bajada, no deje de hacer funcionar el motor ni coloque el cambio en punto muerto. La norma correcta es la de usar la misma marcha que se utiliza en subida". Quisiera que me aclararan el porqué de esto. Por ejemplo, subo una cuesta en la que tengo que poner la segunda marcha; ¿en qué perjudico el motor bajando en tercera?

¿Puedo colocar una caja de cuatro marchas a mi motocicleta?

¿Cómo hay que hacer para ablandar la suspensión delantera?

Héctor Alberto Cano
9 de Julio 62 - La Falda, Córdoba

Aunque nuestro nombre sea AUTOMUNDO y nuestra especialidad las cuatro ruedas, por esta vez contestaremos a preguntas específicas sobre motociclismo, sobre todo porque las razones de las preguntas y los fundamentos de las respuestas son válidos tanto para las dos como para las cuatro ruedas.

El manual, como siempre, tiene razón. Cuando le dice que la norma correcta es utilizar la misma marcha para la bajada que aquella utilizada para subir, en realidad la fábrica no está protegiendo la motocicleta sino su persona.

Le indica la conveniencia de utilizar el poder frenante de su motor, cuando el mismo funciona sin carga y su régimen de rotación lo genera la velocidad de marcha a lo largo de todo el tren de trasmisión. Por cierto que usted puede descender una cuesta en punto muerto o con el motor detenido, pero también es cierto que entonces la limitación de la velocidad, que inexorablemente tomará el vehículo, en razón de la pendiente, estará únicamente a cargo de los frenos, con el consiguiente peligro proveniente de una falla, recalentamiento, "fading", etc. Además el sentido común indica la conveniencia de mantener el motor de un vehículo funcionando permanentemente, de modo tal que su potencia, o parte de ella, se encuentre disponible. Su vehículo, como todos, admite el reemplazo de la caja de velocidades. El único inconveniente es el lógico trabajo de adaptación. En lo que respecta a ablandar la suspensión delantera, el mecanismo es hacerlo teniendo presente que ambos elementos, el elástico y el amortiguador, deben trabajar en armonía. Cualquier taller especializado podrá darle la solución acertada.

ENAMORADOS

1º) Antes que nada "FELICITACIONES"; así como suena, con todas las letras, y en todo el sentido de la palabra. AUTOMUNDO es para el automovilismo, como la nafta de alto octonaje para los motores de competición; al automovilismo le hacía falta más "octonaje", ustedes se lo están dando.

2º) Brevemente quiero presentarme a ustedes, no está en mi ánimo robarles demasiado tiempo, que, para ustedes, será de oro: soy un enamorado de todo cuanto tenga ruedas, haga ruido y viaje rápido. . . y, en fin, no pierdo las ilusiones de poder sentarme algún día al volante de un Turismo Mejorado, sin muchas pretensiones, aunque sea en la categoría "A". Por ahora me conformo con practicar motociclismo deportivo; tengo una Legnano 50 cc, preparada, de la cual les envío algunas fotografías, y aprovecho la oportunidad para hacerles una pregunta: Para mí sería un verdadero y gran honor llevar la inscripción "AUTOMUNDO" pintada en el tanque de nafta; ¿puedo?

3º) Ya han publicado dos dibujos de "futuras TC" que han enviado otros tantos lectores, yo les envío el tercero, ustedes sabrán si vale la pena, en caso de que así sea, ¿serían tan amables de publicarlo?

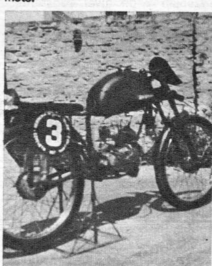
Gracias, muchísimas gracias y adelante como hasta ahora.

Rubén Darío Lippi
Alte. Guerrico 657, San Isidro "R"

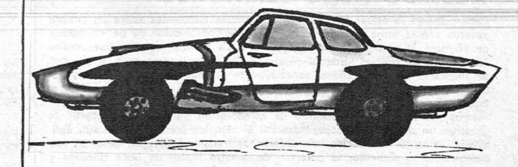
1º) ¡Muchas gracias!

2º) Lo comprendemos, nosotros también estamos "enamorados". Por supuesto que puede, y le deseamos mucha suerte.

3º) Como usted pide, lo publicamos; lo mismo que la fotografía de su moto.

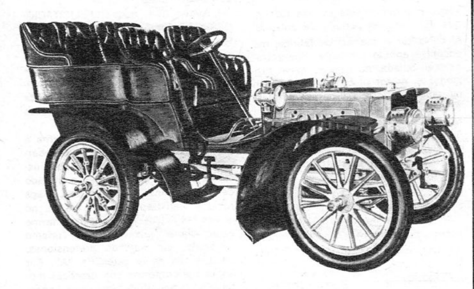


Legnano 50 cc, de R. D. Lippi.



Lippi 3.000 . . . Velocidad máxima 215 km/h y 5.000 rpm.

FIAT 1902 MODELO 12 HP



HACÍA apenas tres años que se había fundado la Fiat y su nombre ya comenzaba a estar rodeado de una aureola de notoriedad y simpatía. Luego de la "veturella" 3 ½ HP de 1899 y del tipo 8 HP de 1901 (que se hizo famoso en la 1ª Vuelta de Italia, disputada en ese mismo año), nació en 1902 el modelo 12 HP, proyectado por el ingeniero Giovanni Enrico, que reemplazó a Aristide Faccioli en la dirección técnica de la fábrica turinesa.

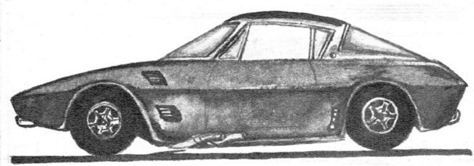
El 12 HP fue el primer modelo Fiat con motor bi-block de cuatro cilindros y radiador "nido de abejas". Sus características técnicas eran las siguientes: diámetro 100 mm; carrera 120 mm; cilindrada 3.770 cc; potencia máxima 14 HP a 1.200 rpm; carburador a pulverización y de nivel constante, con toma adicional de aire frío y caliente. El encendido era a magneto, a baja tensión; el regulador de velocidad, de masas centrífugas; la lubricación, con un sistema de agua a presión, patentado por la fábrica; el cambio de tres marchas hacia adelante y marcha atrás, encerrado en un cárter de aluminio y con cojinetes lubricados a presión, y la trasmisión a cadena. El freno de pie actuaba sobre el eje del diferencial y el de mano sobre la corona dentada de las ruedas motrices. El chasis era de madera con refuerzos metálicos. Las medidas principales eran: distancia entre ejes 2.100 mm; trocha 1.200 mm. El chasis pesaba 700 kg, pero una vez carrozado en versión "tonneau" el modelo alcanzaba los 1.210 kg. La velocidad máxima era de 70 km/h.

En el semanario "La Stampa Sportiva" del 20 de junio de 1902, leemos: "El caballero Giovanni Agnelli, con un automóvil Fiat 12 HP partió de Turín el 24 de mayo, y pasando por Génova, Pisa, Roma, Nápoles, Sorrento, Pescara y Forli, regresó a Turín cubriendo 2.141 km, en 57 horas de marcha ininterrumpida. Siempre con un Fiat 12 HP modelo 1902, el señor Vincenzo Marsaglia partió de Turín, el 16 de junio a la 1 hora 30 minutos, y luego de pasar por Piacenza, Boloña, Pistoia y Grosseto, entró en Roma a las 4 a.m. del día 17, cubriendo 831 km, sin detenerse. El mismo automóvil inició inmediatamente el regreso a Turín y a la una y treinta de la mañana del día 18 arribó a dicha ciudad".

El Fiat 1902 participó también (siempre en 1902) en varias carreras de velocidad, venciendo entre otras en la Pádova-Bovolenta (alcanzando en los 1000 metros lanzados una máxima de 80 km/h) piloteado por Luigi Storero y en las carreras de Conegliano Veneto y de Susa-Moncenisio, en la categoría correspondiente a automóviles livianos.

ACUERDO ÍTALO - BRITÁNICO

Recientemente la Maserati confirmó los rumores circulantes sobre un posible acuerdo con la firma británica Cooper, para la construcción de un monoplaza de Fórmula 1, para la próxima temporada. La fábrica italiana posee desde 1957 un motor de tres litros de cilindrada, de doce cilindros en V, que habrá de montarse sobre un chasis especialmente diseñado por la Cooper. Omar Orsi, director de la Maserati, declaró en conferencia de prensa: "Hemos celebrado una reunión en Módena con los dirigentes de la Cooper, en la que fijamos las bases de un acuerdo de colaboración mutua con el objeto de construir un monoplaza Cooper-Maserati. Si bien los planes no son aún definitivos, ya se ha establecido una división de trabajos a realizar: nosotros nos dedicaremos a aumentar la potencia de nuestro motor de doce cilindros y ellos estudiarán un chasis de nuevo diseño." Esta máquina puede llegar a convertirse en uno de los más serios competidores de la próxima temporada.



NO SOY UN NIÑO

...para aclarar conceptos vertidos sobre mi persona, en AUTOMUNDO Nº 15, por el señor Eduardo Haro, calle 85 Nº 583 de Necochea (Buenos Aires):

1º) No soy un niño, como este señor dice en su carta; tengo 27 años, soy casado y padre de 3 hijos.

2º) Los dibujos en cuestión se deben a que soy dibujante y me gusta mucho el deporte motor, sobre todo el TC.

3º) No creo que pensar en el futuro, aunque más no sea modestamente, dándole forma a ideas, sea una manifestación escolar.

4º) No pienso que hacer conocer mis inquietudes, para un futuro próximo o lejano, en lo que respecta al automovilismo, pretendiendo de los que saben más sólo un consejo o una orientación, sea hacer dibujo libre, y ofender una categoría.

5º) Si pensar en TC es algo demasiado moderno, pido sinceramente disculpas a todos los que lo practican o están vinculados al mismo, como también, a quienes lo dirigen.

6º) Si el señor Haro quiere un mundo sin "peros", debe pensar que no todos creemos lo mismo y que, además, él no es el único que gusta del TC.

7º) Que de alguna manera yo quiero servir a la categoría.

Si fuera posible publicar alguno de mis dibujos, les quedaré muy agradecido.

Manuel Alberto Ricca
Desvío Arijón (Santa Fe)

La publicación de su carta servirá a los fines que usted se propone. Al mismo tiempo, publicamos uno de los dibujos que nos ha enviado.

EL SUEÑO DEL AUTO PROPIO

En AUTOMUNDO Nº 13, página 11, leí una nota titulada "El sueño del automóvil propio", sobre la sociedad de financiación de automotores creada por los señores A. J. Armando, R. Berlinghieri y C. E. Salinas (AUNAR S. A.). Dicha noticia me interesó vivamente y quisiera conocer la dirección de la mencionada empresa para poder informarme mejor sobre sus planes.

Saúl Rubén Salinas
Avda. La Plata 2053
Bella Vista (Córdoba)

La dirección de AUNAR S. A. es José María Moreno 351 (Capital Federal); teléfonos: 90-5183/3192/1222 y 99-3187/6716.

PARA FABRICAR UN "JAMES BOND'S CAR"

Tomo contacto con ustedes para solicitarles publiquen esta carta que servirá al lector que quiera fabricar un "James Bond's car".

Se puede utilizar cualquier coche y se necesitan los siguientes elementos:

1º) Tira aceite: una canilla al cárter accionada desde la cabina por medio de un alambre.

2º) Humo: cañitas voladoras "Gigantes" puestas en el caño de escape y accionadas por una mecha desde el interior.

3º) Patentes cambiables: consiga patentes de varios países (en las embajadas), luego fabrique un cajoncito y pegue las patentes en sus caras, atraviese el cajón con un eje y a éste adhiérale una rueda acanalada. Por último, afirme el aparato al coche y de la polea ponga una trasmisión al motor.

4º) Corta ruedas: ponga una mecha de taladro en cada una de las ruedas traseras del vehículo.

5º) Asiento eyectable: si usted posee un Peugeot o Citroën (con techo abierto), se puede realizar, de lo contrario el que va a ser eyectado se estrellará en el techo. (Conseguir uno de los asientos de un avión de ese tipo).

6º) Arietes: consígase cuatro yunques y suelde dos atrás y dos adelante de las defensas.

7º) Vidrios blindados: saque los vidrios y ponga láminas de acero, además en cada una de éstas ponga una mirilla para poder observar el panorama.

8º) Conseguir "cuña" de la Policía para usarlo (aunque sea una semana).

9º) Acuérdese de Villa Devoto.

Julio Moisa
Vicente López 660
Bahía Blanca (Buenos Aires)

LOS GATOS LOCOS SON CUERDOS...

...muchas veces me pregunté lo siguiente:

1º) ¿Por qué razón no hay un solo Turismo de Carretera en la Argentina con el motor instalado en la parte posterior del coche?

2º) ¿Hay algún reglamento que no lo permita?

Un coche de carrera con motor trasero presenta una serie de ventajas, aparte del factor de la distribución del peso; al poder bajar la altura del capot se obtiene mejor visibilidad, menor área de resistencia al avance, prácticamente el problema del calor en la cabina desaparece, etc.

En la revista "Car and Driver" aparecieron dos artículos sobre el tema de Jim Hall, en los cuales, en forma clara, se explican las ventajas del motor trasero y el porqué de las mismas. Además, no creo que podamos

llamar a Jim Hall un "gato loco" en la materia.

Daniel L. Strelkov Surtees
Estancia "Las Barrancas"
Ascochinga (Córdoba)

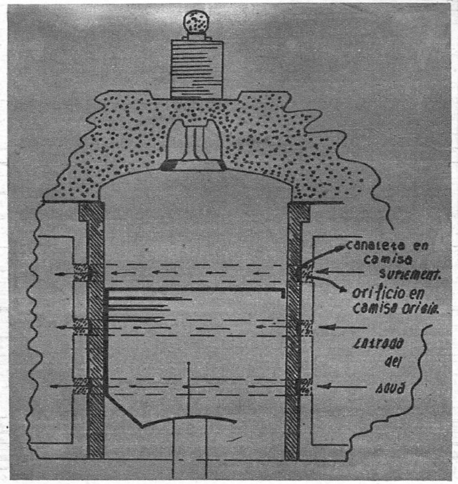
No nos cabe duda alguna que Jim Hall no es un "gato loco". Tampoco lo son el ingeniero Lampredi, el ingeniero Colombo, Alf Francis, Colotti, los hermanos Orsi, Enzo Ferrari, los hermanos Maserati y Colin Chapman, tal como no lo son los responsables del diseño y construcción del Ford GT, la Iso Rivolta, la Serenissima, el A.T.S. Tampoco podemos darle esa denominación al doctor Ferdinand Porsche, a Eric Broadley, John Wyer, Carlo Abarth o Amadeo Gordini.
A quién podríamos aplicársela . . . lo dejamos a usted que decida. Podemos sí informarle que no hay un solo TC con el motor instalado en la parte posterior por cuanto el reglamento expresamente lo prohíbe.
Lo trascribiremos:
En el capítulo MOTOR, Art. 6º, dice textualmente:
"6º) La colocación del núcleo motor-caja de velocidad se hará sobre el bastidor, de tal forma que la ubicación de la cara posterior del block del motor, con respecto al puente trasero sea la original de fábrica del bastidor. Se permite su desplazamiento con una tolerancia máxima de quince (15) cm, en cualquier sentido."
No creemos que lo que antecede pueda extrañarle, por cuanto dentro del reglamento de Turismo Carretera existen exigencias en relación al chasis y a la carrocería, que virtualmente impiden a nuestra artesanía todo tipo de creación individual. Ni hablar de motores traseros . . . ¡TABÚ!

REFRIGERACIÓN

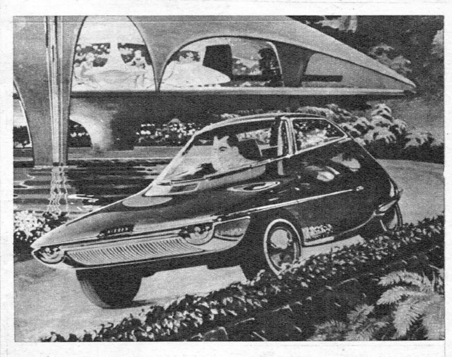
. . . es solicitarles quieran hacer llegar nuestra opinión de aficionados del TC, por medio de la sección "Correo del lector", al "team" Lucius - Rienzi - F. 100, a quienes felicitamos por la loable actuación en Carlos Casares (3ª edición). A raíz de esto, precisamente, destacados cronistas de este deporte han comentado el evento sin hacernos conocer el sistema utilizado en la refrigeración, aunque ha llegado a nuestro conocimiento la suposición de que se hayan adosado aletas refrigerantes.
Una idea que quisiéramos someter a juicio de quienes son destinatarios de ésta, es la siguiente: dado que el F 100 ha de sufrir encamisado para cumplir las especificaciones del reglamento, es posible trabajar las camisas en forma acanalada (longitudinal, trasversal o helicoidalmente) y que sus canaladuras coincidan con perforaciones en el block motor, para permitir el acceso del líquido refrigerante a las paredes.
El esquema adjunto (que no se rige por escala alguna) expresará mejor lo que proponemos. Posiblemente esta idea ya haya sido contemplada (y eliminada) por los preparadores del Ford en cuestión, y en tal caso solicitamos una detallada explicación del trabajo realizado.

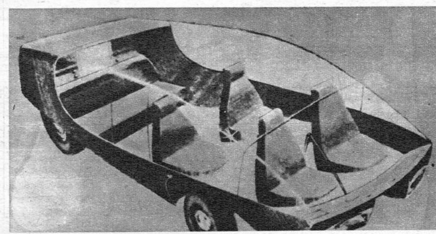
R. L. Magnarelli - R. W. Zorzi
Murillo 1195, 5º piso, dpto. 35
Capital Federal

Pareciera ser que en automovilismo los trascendidos tienen la velocidad del reguero de pólvora. Claro que ello no quiere decir que sean exactos. Pero, ante todo, queremos comunicarle que hemos trasladado sus felicitaciones al equipo responsable de la preparación del TC de Angel Rienzi, como asimismo a su piloto. Regresando al tema de la refrigeración, es bueno poner en claro que, hasta el momento, el único problema en ese orden del F 100 es que le es difícil levantar temperatura, por lo que le ha sido acoplado un termostato y, en base a su intervención modificatoria del caudal refrigerante, se alcanza la temperatura normal de funcionamiento. No obstante, por si en un futuro se desarrollan tal tipo de problemas, damos a publicidad su sugerencia.



AUTOS PARA CIUDAD





Dos proyectos de autos para ciudad. En el modelo que se está construyendo en Inglaterra serán utilizadas las experiencias recogidas con estos prototipos.

HACE algunos años, numerosos automóviles para ciudad aparecieron en las calles de Inglaterra. La presentación del "Mini", un verdadero auto de cuatro ruedas para cuatro personas, hizo que disminuyera el interés del público por estas creaciones, generalmente de tres ruedas, que se encontraban a mitad de camino entre el automóvil y el motociclo Pero también en este campo el progreso ejerce su influencia y los constructores británicos parecen estar buscando soluciones más modernas.
En efecto, recientemente se anunció que en el curso de los próximos meses será presentado en Gran Bretaña un automóvil con carrocería de material plástico de probada resistencia, propulsado por un motor bicilíndrico de 750 cc y dos tiempos.
Desde hace algún tiempo, un constructor de Epson trabaja en el diseño del prototipo de dicha máquina, que será capaz de trasportar cinco personas.
Las dimensiones adelantadas por el fabricante son las siguientes: largo máximo 2,17 m; ancho máximo 1,55 m; motor posterior y una caja de cambios con una sola marcha hacia adelante y marcha atrás. La carrocería de fibra de vidrio tendrá un techo trasparente y las puertas se abrirán hacia arriba.
Las performances anunciadas para este vehículo resultan promisorias: velocidad máxima de alrededor de 80 km/h y un consumo de un litro de combustible por cada 25 kilómetros.
Si bien el proyecto es interesante por lo reducido de su precio y por la economía de su mantenimiento, es imposible predecir cómo reaccionará el público ante la aparición de un modelo tan poco convencional.

5ª

SESTRIERE CESANA

CAMPEONATO EUROPEO DE LA



El italiano Ludovico Scarfiotti con su Ferrari Dino 2.000, prototipo, ganó la quinta edición de la carrera Cesana-Sestriere, con un tiempo de 5m 12,8s.

LUDOVICO SCARFIOTTI, EN SU FERRARI DINO 2.000, VENCIÓ EN LA QUINTA EDICIÓN DE LA CARRERA CESANA-SESTRIERE, COMPUTABLE PARA EL CAMPEONATO EUROPEO DE LA MONTAÑA, SUPERANDO EL RÉCORD DE ESTA PRUEBA, QUE ESTABA EN PODER DEL ALEMÁN EDGAR BARTH, EN 20 SEGUNDOS 3/10.



MONTAÑA

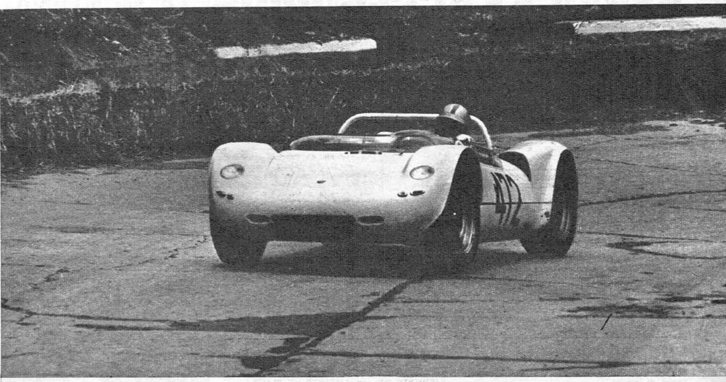
DESPUÉS del clamoroso triunfo logrado en la carrera de Trento-Bondone (ver AUTOMUNDO Nº 20, pág. 20), el italiano Ludovico Scarfiotti llevó nuevamente a la victoria a su Ferrari Dino 2.000 cc, carrozada esta vez en versión spider. El tiempo del ganador fue de 5 minutos 12,8 segundos, con un promedio de 119,693 km/h.

Tony Fischaber, el segundo piloto de la Porsche, se salió del camino con su prototipo 2.000 cc de ocho cilindros en la mitad de recorrido, terminando quince metros más abajo en un prado. La máquina se destruyó completamente, pero, por fortuna, su piloto quedó ileso.

Herbert Müller, con su Porsche 2.000 cc de cuatro cilindros, venció en la categoría Gran Turismo y Marco Crosina, con su Lancia Flavia Zagato 1.800 cc, resultó ganador en la categoría Turismo, con una marca de 6 minutos 28,6 segundos.

Gerhard Mitter, de Alemania, se ubicó en el segundo lugar de la clasificación general con un Porsche, con el que empleó 5 minutos 19 segundos para cubrir el recorrido.

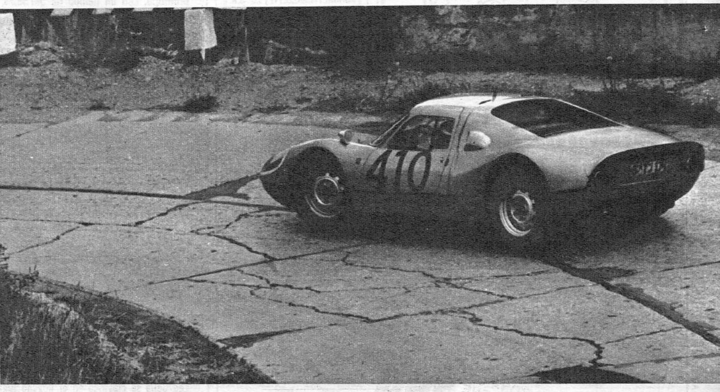
Mitter va primero en el campeonato de volantes de montaña con 25 puntos, seguido por el alemán Hans Herrmann, con 22, y por Scarfiotti, con 18.



El volante alemán Gerhard Mitter, con su Porsche 2.000 prototipo, se colocó en segundo lugar, con un tiempo de 5 minutos 19 segundos.



El Abarth 2.000 prototipo de Hans Herrmann (segundo en la tabla de posiciones del Campeonato Europeo de Montaña), terminó tercero en la clasificación general.



Herbert Müller, con su Porsche 2.000, venció en la categoría Gran Turismo y quedó cuarto en la clasificación general con 5m 38.6s.

LA MONTAÑA

CLASIFICACIÓN

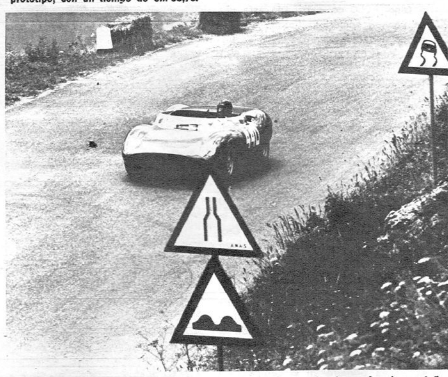
1º Ludovico Scarfiotti (Ferrari Dino 2.000 PT): 5' 12" 8/10.
2º Gerhard Mitter (Porsche 2.000 PT): 5' 19".
3º Hans Herrmann (Abarth 2.000 PT): 5' 30".
4º Herbert Müller (Porsche 2.000 GT): 5' 38" 6/10.
5º Josef Greger (Porsche 2.000 GT): 5' 50" 1/10.
6º Silvio Moser (Brabham F3): 5' 52".
7º Walter Scatz (Lotus BRM PT): 5' 58" 7/10.
8º Charles Ramu (Alfa Romeo TZ GT): 6' 3" 1/10.
9º Leo Cella (Abarth 2.000 PT): 6' 6" 1/10.
10º Guido Rava (Alfa Romeo TZ GT): 6' 6" 4/10.



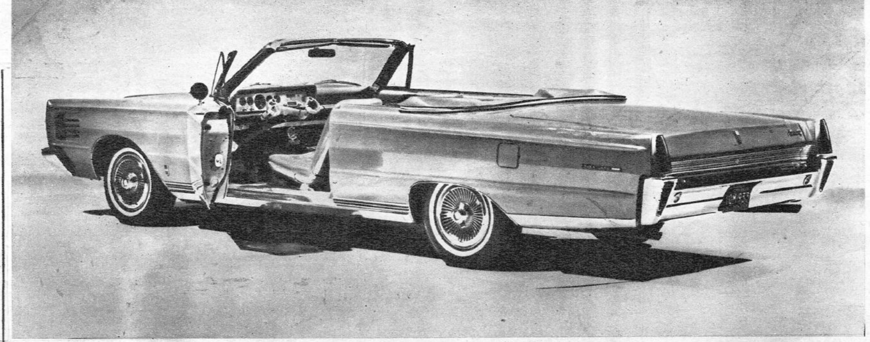
Josef Greger, con su Porsche 2.000 GT, ocupó el quinto lugar, terminando el escarpado recorrido en 5 minutos 50,1 segundos.



El séptimo puesto de la clasificación general lo logró Walter Schatz con su Lotus BRM prototipo, con un tiempo de 5m 58,7s.

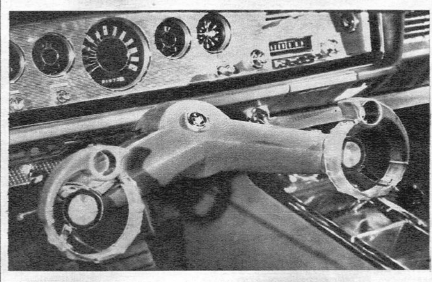


Leo Cella se clasificó en el noveno lugar recorriendo el serpenteante camino de montaña en 6 minutos 6,1 segundos (Abarth 2.000 PT).



TUERCE-MUÑECA

Uno de los cuatro nuevos autos Mercury en los que se ha montado el nuevo dispositivo de volante "wrist-twist" (tuerce-muñeca), para experimentar su eficiencia. Con este dispositivo, que sustituiría al tradicional volante, se facilitaría más la visibilidad del conductor a través del parabrisas y del tablero de instrumentos. El "wrist-twist" está formado por dos manguitos aplicados al extremo de los dos brazos que se separan del tronco de guía. Los manguitos giran simultáneamente y son de fácil manejo. Unos apoya-codos tapizados favorecen la comodidad del conductor.





TECHO FUTURISTA

Entre los modelos expuestos al público en ocasión de la última Exposición de Chicago figura este auto-idea Plymouth, con el techo de diseño futurista. La parte superior del mismo está constituida por un tira metálica que sirve de guía a los vidrios flexibles que forman el techo propiamente dicho y que se pueden descorrer lateralmente hacia los costados, ofreciendo de ese modo un auto prácticamente descubierto. En la ménsula central hay un grabador de cinta magnética y un teléfono, y en el tablero de mandos se encuentra instalado un televisor, visible para todos los pasajeros, excepto para el conductor.

Novedades Americanas 1966

DETROIT — Entre los periodistas y en los ambientes comerciales del automóvil hace tiempo que corren rumores acerca de las novedades de 1966. Yo he sido uno de los dos periodistas que han podido examinar el cupé Oldsmobile de tracción delantera.

Se trataba de un prototipo que, intencionada o casualmente, se hallaba estacionado a unos cuatrocientos metros de una estación de servicio donde nos detuvimos mientras recorríamos los Estados Unidos en la Mobil Economy Run. Encontramos el cupé estacionado junto con la berlina 1966 y pudimos examinar ambos vehículos antes de que los pilotos de prueba sospecharan algo, subieran a sus respectivos vehículos y se marcharan.

El cupé Oldsmobile de tracción delantera tiene la carrocería del Buick Riviera, con la parte posterior más corta, de diseño parecido al del Ford Mustang. La parte del parabrisas es semejante a la del actual Riviera, excepto que su línea baja más, y que la cubierta y los guardabarros tienen cerca de 46 centímetros más de longitud.

Los dos Oldsmobile, tanto el de tracción delantera como la berlina convencional, estaban dotados de faros que desaparecen totalmente, como los del Corvette. Unos faros experimentales de ese tipo se hallaban montados en la cubierta delantera de la berlina.

El cupé estaba provisto de una parrilla como la del Riviera, toscamente montada.

El examen del cupé de tracción delantera da la impresión de que el motor se ha instalado volcado sobre el bastidor y actúa a través del diferencial sobre la transmisión. Es el mismo método usado en el modelo Tempest cuando la transmisión se encontraba en la parte posterior del auto.

La suspensión posterior pasa mediante largos muelles a ballesta, a dos hojas montadas todo lo más exteriormente posible de las ruedas posteriores. Se ha empleado un sólido eje, barra oscilante y amortiguadores tubulares.

Nos sorprendimos mucho al constatar que el auto, la última novedad de la industria estadounidense, no estaba provisto de frenos a disco. Los tambores delanteros y posteriores de los frenos tenían un diámetro de cerca de 28 cm, con un ancho de cerca de 7 cm. Las aletas laterales se enfriaban por medio de agujeros practicados en las ruedas de acero. Las ruedas no parecían del todo terminadas y daban la impresión de que iban a ser cromadas y usadas sin "borchie".

El auto de tracción delantera nos pareció muy silencioso en la marcha y al arrancar. No oímos ningún ruido de los engranajes y la tracción sobre las ruedas delanteras nos pareció excelente, en especial en la aceleración. El cupé muestra un breve descenso de la carrocería en las curvas, pero nos dio la impresión de ser muy manejable con la ayuda del servo-volante.

Siguiendo la reciente Mobil Economy Run hemos recorrido cerca de 5.125 km, a través de los Estados Unidos. Como se había previsto, el auto de consumo más bajo fue un Rambler American 440, que requirió un gasto medio de 1 litro de nafta por cada 9,4 km, aproximadamente. En el 2º lugar se clasificó un Ford Falcon con una diferencia inferior a los 0,4 litros. El año pasado el consumo del Rambler American fue menor, pero la prestación distinta lo justifica con el hecho de que, la de este año fue la carrera más larga y veloz en su género, en los 29 años que se disputa.

Otros nuevos autos de Detroit para el año 1966: a los concesionarios del Lincoln Mercury se les entregará su "Mustang". Se llamará "Congar" y estará basado en el actual Ford Mustang. Las diferencias consistirán en un interior más cuidado, una distancia entre ejes y una cubierta del motor ligeramente más larga, y una nueva parrilla. También el Comet será modificado radicalmente para darle un estilo más parecido al del Mercury 1965. La Lincoln anuncia dos nuevas series de "hardtop" y convertible de dos puertas, y una reducción de precio, eliminando cierto número de accesorios actualmente incluidos en la producción en serie.

En la Dodge se proyecta un veloz auto deportivo, que se llamará "Charger II". Se tratará de una nueva versión del Barracuda, pero tan diferente que resulta casi irreconocible. El Plymouth Barracuda será dotado de un nuevo frontal que armonizará con el de los Plymouth de 1966.

WILLIAM CARROLL

EUROPA

GUERRA... EN MECÁNICA NACIONAL!!

ENFOCANDO EL PROBLEMA ● DONDE DECIMOS QUE, A VECES, LO BARATO SALE CARO ● EL AC DE SANTA FE Y EL CA RAFAELA **DISPARAN SUS CAÑONES** ● DOS POSICIONES ANTAGÓNIGAS Y DOS PONENCIAS ● LA ASAMBLEA DE LA DEPORTIVA FUE EL CAMPO DE BATALLA ● BOMBAS Y EPITETOS ● CONFUSIONES DE PROCEDIMIENTO ● **DESPUÉS DE LA TORMENTA, EL SOL**, PERO SOBRE LA MN, **LLUEVE** ● VOLVEMOS A LAS **COMISIONES DE ESTUDIO** ● AUTOMUNDO OFRECE SU COLABORACIÓN Y PROPONE UN REGLAMENTO.

por MIGUEL ÁNGEL BARRAU



Armando J. Ríos puso el dedo en la llaga. Su auto, cabal expresión de MN moderna fue resistido. Frente a su presencia, se produjo la ausencia del resto de los competidores. El boicot de la carrera. **Hubo discusiones, amagos de pelea y escándalo en Rosario. El mismo circuito donde los Mini-juniors, incorporados hoy a la MN Fórmula 2 por modificación de ese reglamento, marcaron tiempos que hacían enrojecer a los veteranos.**

Mucho se ha hablado y escrito relacionado con el problema de nuestra MN. Podrían llenarse páginas y páginas con argumentos y contraargumentaciones. Algunos válidos y otros no. Con sentido los menos, y llenos de absurdos sentimentalismos los más. El **proteccionismo** que puede o no, ser bueno en aspectos que escapan a nuestro radio de acción, **también se** aplicó y **rígidamente**, al automovilismo "pistero" argentino.

La consecuencia de esta actitud mental no se hizo esperar. La categoría MN que por las condiciones de realización de sus competencias era la que mayores probabilidades tenía de **progresar, renovar el parque y actualizarse**, comenzó a languidecer.

Los **nombres** atraían público. Los circuitos eran controlables. Las recaudaciones posibilitaban realizar las pruebas **sin eventuales rifas propiciatorias ni contribuciones voluntarias del comercio local**, y los premios, tenían la posibilidad de interesar. Decimos así, "la posibilidad de interesar", por cuanto no es un secreto para nadie que hubo ocasiones en que el dinero producido por el automovilismo facilitó la construcción de pistas de baile, piletas de natación, canchas de basquetbol y/o locales sociales. Es decir, que no todo el dinero abonado por el público asistente, luego de afrontarse los gastos, **volvía al automovilismo.**

Pese a las condiciones propicias en que la actividad se desenvolvía, lo que en un principio fue anemia, llegó con prontitud a leucemia.

La categoría dejó de interesar —he aquí el problema— primero a los **constructores**, luego a los pilotos, prosiguió el desinterés por los aficionados y antes de que tuviéramos exacta conciencia de lo que estaba ocurriendo, **la mera presencia de un auto moderno en la pista provocó el escándalo.** Con éste la paralización de una actividad que, al menos, se mantenía. Pobremente, con escasos autos, con pocas carreras, pero **se mantenía.** Por cierto que a la espera de **algo.** Pensar de otra manera sería creer en la vigencia indeterminada de lo material, que es estático, dentro de una actividad humana, que es esencialmente dinámica.

La MN argentina entró en el proceso de decadencia. Muchos de sus hombres, por razones diversas —entre ellas comerciales y de edad— "colgaron" el volante. Es decir, cumplieron el ciclo.

Pero la juventud NO SE INCORPORÓ A LA MECÁNICA NACIONAL, **porque ésta, en esencia,** ERA VIEJA. Arrastraba el peso de un reglamento que la ahogaba, la limitaba, la empeque-



ARGENTINA

Europa y Argentina. Lejanas en kilómetros y en realizaciones. Nuestra juventud quiere acercarse y el proceso está en marcha. Si el mismo proseguirá en MN F 1 es función de reglamento y de inquietudes. Nuestros constructores jóvenes, de edad o de ideas, abren el camino. Fórmula 3 Internacional encuentra eco: MN Fórmula 2.

ñecía. Éste fue quizá el mayor pecado cometido en perjuicio de ella.

El complejo de inferioridad...

...argentino, en relación al automovilismo **pistero**, nos guste o no, es una realidad. Se menciona "Europa" y los argentinos enmudecen. El mismo reglamento lo presupone cuando admite... "Los chasis especiales de competición con más de 5 años de antigüedad" y cuando permite únicamente... "chasis con motor trasero cuando los referidos bastidores sean de construcción nacional".

Pareciera que, además de desconocerse que en la época que vivimos **los chasis envejecen con más rapidez que los motores**, por lo que todo chasis **mayor de 5 años es viejo**, también se presupone, gratuitamente, una total inferioridad de nuestros constructores, por cuanto la prohibición de usar un chasis "especial", con motor trasero, es terminante y esta limitación no puede menos que estar basada en la posible comparación de performances entre unos y otros.

El reino de las prohibiciones...

...conforma el panorama.

PROHIBICIÓN de utilizar motores 8 cilindros en V, válvulas a la cabeza.

REGLAMENTO MECÁNICA NACIONAL FÓRMULA 1

CHASIS:
fabricado íntegramente en el país u original de serie para coches de paseo, trasformado en el país.
Se admiten los chasis de coches especiales de competición hasta cinco (5) años de antigüedad.
Solamente se permiten chasis con motor trasero cuando los referidos bastidores sean de construcción nacional.
Distancia entre ejes mínima de 2.150 mm (dos mil ciento cincuenta milímetros).
Trocha mínima de 1.200 mm (mil doscientos milímetros).
La suspensión es libre.

MOTOR:
deberá ser el de un coche de paseo, fabricado en gran serie. El recorrido de los pistones deberá corresponder al de un cigüeñal original de la misma marca y modelo del block-motor.
Los motores de esta categoría una vez preparados para carrera, no deberán exceder en ningún caso de 4.072 cc de cilindrada, excepto los motores equipados de fábrica con uno o más árboles de levas a la cabeza, los que no podrán exceder de 2.000 cc de cilindrada. Tampoco se admitirán los motores de ocho (8) cilindros en "V" con válvulas a la cabeza.
Tapas de cilindros: las tapas de cilindros serán originales de fábrica o construidas en el país. En el primer caso deberán mantener sus números y/o letras de identificación; en el segundo deberá el corredor demostrar ante el requerimiento de la Comisión Deportiva Automovilista, fehacientemente el origen de la misma.
Las tapas de cilindros ya sean las originales de fábrica, como las similares de fabricación nacional podrán ser modificadas libremente en su interior. En ningún caso se permitirá el uso de tapas de cilindros pulidas en su exterior.
Las modificaciones en la parte exterior de las mismas no prohibidas expresamente en los párrafos anteriores, quedan admitidas.
Árbol de levas: construcción libre. No puede modificarse la ubicación ni la cantidad original de fábrica.
Carburación: múltiple de admisión libre con cualquier cantidad de carburadores. Está terminantemente prohibido el uso de carburadores especiales similares a los utilizados en los coches "Grand Prix", Sport, "Gran Turismo", y "Junior", salvo que sean equipo de serie del motor.
Se prohíbe la alimentación por medio de inyectores de combustible que sustituyan a los carburadores.
Sobrealimentación: prohibida.
Combustible: se admite únicamente nafta de uso comercial en el país.
Encendido: el encendido se hará por medio de una o más bobinas y distribuidor. Quedan excluidos el doble encendido y/o el magneto, siempre que no sea equipo original de fábrica del motor.

CARROCERÍA:
las carrocerías deberán estar completamente terminadas y no podrán tener elementos provisionales.
Las mismas deberán comprender: capot, torpedo y cola con el fin de presentar una línea homogénea.

CAJA DE VELOCIDADES:
la caja de velocidades es libre, pero no debe exceder de cuatro el número de velocidades hacia adelante.

LÍMITE DE PESO MINIMO:
los coches de esta categoría deberán tener un peso mínimo vacío, sin conductor, lubricantes, combustibles, ni agua, de acuerdo con la siguiente escala de capacidades cúbicas:

Motores de hasta 4.072 cc	650 Kg
Motores de hasta 3.300 cc (V/L)	550 Kg

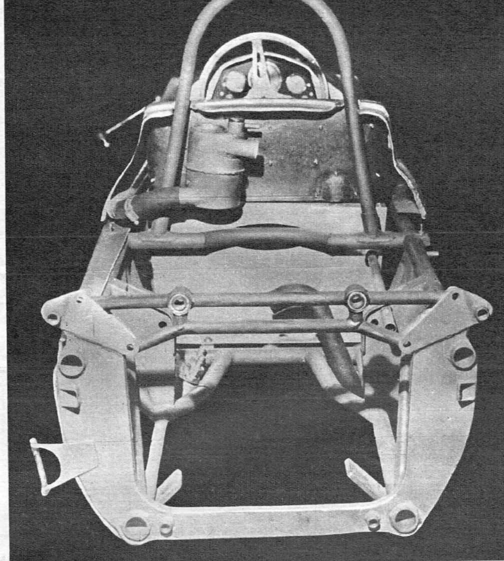
Se admiten en ambos casos una tolerancia en menos de hasta el 5 %.

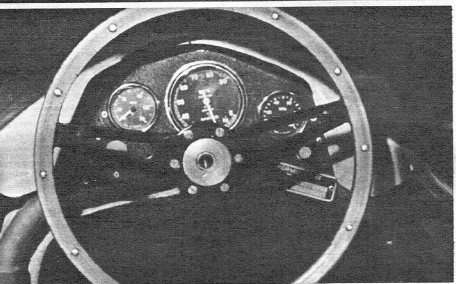
COCHES MONOPLAZA:
los coches pertenecientes a esta categoría serán obligatoriamente monoplazas del tipo "Grand Prix".

ARCO DE SEGURIDAD ANTIVUELCO:
todos los coches de esta categoría deberán estar provistos de un arco de seguridad para vuelcos, el que deberá responder a las siguientes condiciones:
a) Que no se encuentre a plomo sobre la cabeza del piloto.
b) Que la altura sea por lo menos de tres (3) centímetros sobre la cabeza del piloto cuando éste se encuentre sentado frente al volante de dirección.
c) Exceder en ancho las espaldas del conductor sentado frente al volante de dirección.

Buenos Aires, 4 de enero de 1965.

GUERRA... EN MECÁNICA NACIONAL!!!





MODIFICACIONES AL REGLAMENTO PROPUESTAS POR EL CLUB ATLÉTICO DE RAFAELA

Mecánica Nacional Fórmula 1, reformas a introducirse entrando en vigencia a partir del 1º de enero de 1966.

MOTOR:
el block deberá corresponder al de un coche de paseo, pick-up o camión, de fabricación nacional o importado, idéntico éste en todos sus aspectos a la unidad de fabricación nacional.
Podrá ser cualquier marca, modelo o año de fabricación. Su cilindrada máxima, una vez preparado, no excederá de 4.250.

Tapas de cilindro: serán libres.

Arbol de levas: será libre.

Carburación: será libre.

Encendido: será libre.

CARROCERIA:
las carrocerías deberán ser completamente terminadas y no podrán tener elementos provisionales. Las mismas deberán comprender: trompa, capot, torpedo y cola con el fin de presentar una línea homogénea. Las carrocerías de estos coches deberán ser monoplazas.

CAJA DE VELOCIDADES:
será libre, no pudiendo excederse de cuatro marchas hacia adelante.

CHASIS:
será libre. Peso libre. Combustibles libres.

ARCO DE SEGURIDAD ANTIVUELCO:
todos los vehículos del tipo monoplaza deberán estar provistos de un arco de seguridad para vuelcos, el que deberá corresponder a las siguientes condiciones:

a) Que no se encuentre a plomo sobre la cabeza del piloto.
b) Que la altura sea por lo menos de 5 centímetros sobre la cabeza del piloto cuando éste se encuentre sentado frente al volante de dirección.
c) Exceder en ancho las espaldas del conductor frente al volante de dirección.

Todo lo no especificado en los puntos anteriores será libre.

MODIFICACIONES AL REGLAMENTO PROPUESTAS POR EL AUTOMÓVIL CLUB SANTA FE

Mecánica Nacional Fórmula 1 en el capítulo chasis a continuación del párrafo que dice: solamente se permitirá chasis con motor trasero, cuando los referidos bastidores sean de construcción nacional, se agregará: en el caso de los coches con motor trasero, el grupo caja de velocidad-diferencial, deberá corresponder a un modelo de automóvil producido en gran serie no menos de un mil unidades en doce meses consecutivos o bien ser construidos especialmente en el país.

En el último párrafo del capítulo mencionado la suspensión es libre: reemplazar por tren delantero, suspensión delantera y suspensión trasera libres.

Capítulo motor-carburadores se propone: serán obligatorios los que proveen las fábricas de automotores radicadas en el país, en sus modelos producidos en cantidad no inferior a mil unidades en doce meses consecutivos. Cantidad libre.

Capítulos generales: suprimirlo.

Mecánica Nacional Fórmula 2 subcategoría: se propone la creación de una subcategoría de Fomento, exactamente con la misma reglamentación mecánica, pero en la que se admitirá exclusivamente la intervención de coches propulsados con motores de cuatro cilindros en línea con válvulas laterales, fabricados en el país en cantidad no inferior a mil unidades en doce meses consecutivos.

PROHIBICIÓN de modificar la ubicación y cantidad de árboles de levas, presuponiendo que de fábrica **es uno y lateral.**

PROHIBICIÓN terminante del uso de carburadores especiales, similares a los utilizados en los coches "Grand Prix", "Sport", "Gran Turismo" y "Junior", salvo que sean equipo de serie del motor.

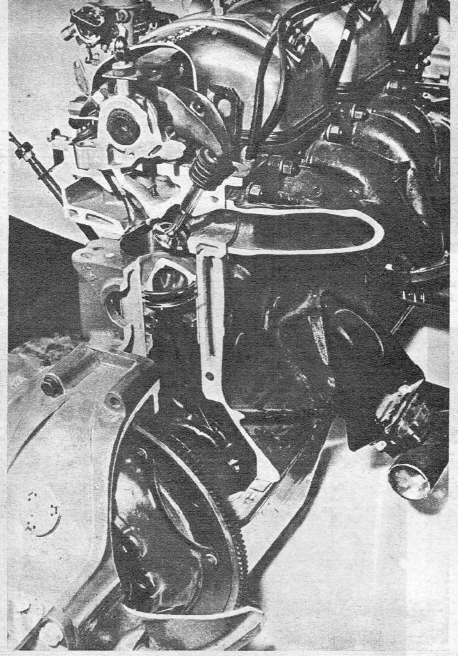
PROHIBICIÓN de utilizar inyección como sistema de alimentación.

PROHIBICIÓN de utilizar doble encendido y magneto.

Este reino de las prohibiciones, de las que sólo hemos extractado aquellas más relevantes, pareciera tender **a un pretendido abaratamiento.** Pero muchas veces lo barato sale caro y en la búsqueda de un imposible se retrocede.

Se dice que **el automovilismo es el deporte más caro del mundo.** Posiblemente lo sea. Por cierto que no es barato y más cierto aún es que ha castigado económicamente a un buen por ciento de quienes lo practicaron con medios propios.

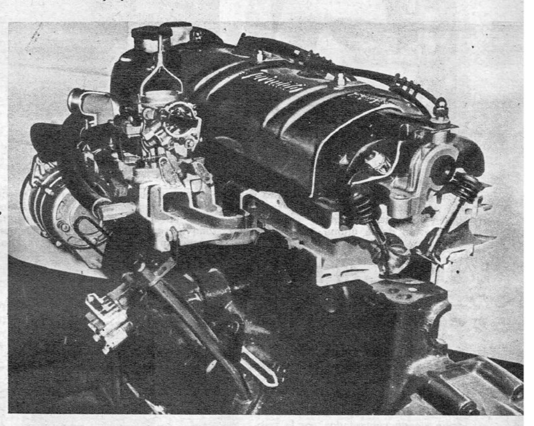
Pero no menos cierto es que la relación de HP/costo $$$, es más reducida en un 8 en V, válvulas a la cabeza, que en un válvulas laterales; que igual razonamiento es válido para los árboles de levas a la culata; que además, en este caso, al limitarse la capacidad creadora de los preparadores argentinos, se anula la posible producción y venta, en pequeñas series, de equipos de alta performance para vehículos de calle, de los que el mercado argentino se encuentra ávido; que la prohibición de "carburadores especiales", dentro de esa definición ambigua **que no quiso mencionar la marca Weber,** no impide de ninguna manera el uso de **carburadores de cuatro bocas,** mientras sean de procedencia estadounidense, ya que los mismos equipan autos de gran serie, y cuyo costo es tan elevado como el que más; que la prohibición de equipos de inyección, que son en

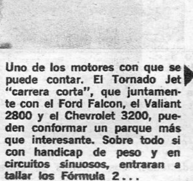






Jorge Cupeiro y José Froilán González, un dúo que ya incursionó en MN y que podría volver a hacerlo, en cuanto se actualizaran en nuestro país, las condiciones propicias.





Uno de los motores con que se puede contar. El Tornado Jet "carrera corta", que juntamente con el Ford Falcon, el Valiant 2800 y el Chevrolet 3200, pueden conformar un parque más que interesante. Sobre todo si con handicap de peso y en circuitos sinuosos, entraran a tallar los Fórmula 2...

Las épocas cambian. No es que unas sean mejores que otras. Cambian. Recordamos lo que el ingeniero Félix Araúz nos dijera al vernos trabajar... "No lo haga así... Mire, m'hijito, cuesta lo mismo hacerlo bien, que mal. Yo le voy a enseñar..."

REGLAMENTO DE MECÁNICA NACIONAL FÓRMULA 1 PROPUESTO POR "AUTOMUNDO"

Consideraciones Generales: esta Fórmula tendrá validez a partir del 1º de enero de 1967 y hasta el 1º de enero de 1971. Sin embargo, los autos construidos bajo sus especificaciones podrán competir, con igualdad de condiciones, mientras dure la actual fórmula.

a) Las carrocerías serán tipo monoplaza y deberán estar completamente terminadas, no pudiendo tener elementos provisionales. Cualquiera sea el diseño elegido deberán presentar una línea homogénea.

b) La cilindrada que resulte de la preparación podrá ser obtenida tanto por reducción como por aumento del diámetro de los cilindros o recorrido de los pistones, o de ambos factores en forma concurrente.

c) Quedan admitidos, automáticamente, para competir en forma simultánea y dentro de Mecánica Nacional Fórmula 1, todos aquellos vehículos que se encuadren en las disposiciones de Mecánica Nacional Fórmula 2.

d) Deberán estar provistos de un arco de seguridad antivuelco, que responderá a las siguientes características:

1º) Que no se encuentre a plomo sobre la cabeza del piloto.

2º) Que la altura sea, por lo menos de 5 cm sobre la cabeza del piloto cuando éste se halle ubicado en el volante de dirección.

3º) Que se encuentre sólidamente fijado a la estructura del bastidor o se prolongue copiando la forma externa, de ser el tipo monocasco.

LIMITACIONES

MOTOR:

la cilindrada de motor, una vez preparado no podrá exceder de 3.000 cc, debiendo ser el block de fabricación nacional. Se admitirá que el mismo sea importado cuando sea idéntico en todos sus aspectos a la unidad de fabricación nacional.

Tapas de cilindros: se limita únicamente su origen, el que no podrá ser de importación.

Arboles de levas: se limita únicamente su origen, el que no podrá ser de importación. La cantidad y ubicación de los mismos es libre, condicionada a las restricciones mencionadas bajo "Tapa de cilindros".

Carburación: se limita el uso del sistema de inyección a aquellos que sean de fabricación nacional.

Sobrealimentación: prohibida.

CAJA DE VELOCIDADES:

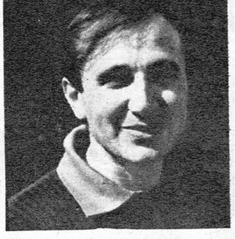
se limita a cuatro el uso de marchas hacia adelante.

PESO MINIMO:

vacío, o sea sin piloto, combustible, lubricantes y agua, no podrá ser inferior a 550 Kg.
Todo aquello no expresamente vedado en el presente reglamento, se encuentra admitido.



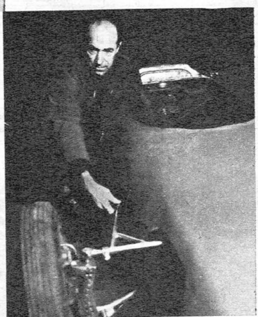
Carlitos Paireti, pese a ser hombre de Turismo Carretera, le atraen las pistas en forma intensa. Todo lo que pide es que... "¡haya carreras...!"



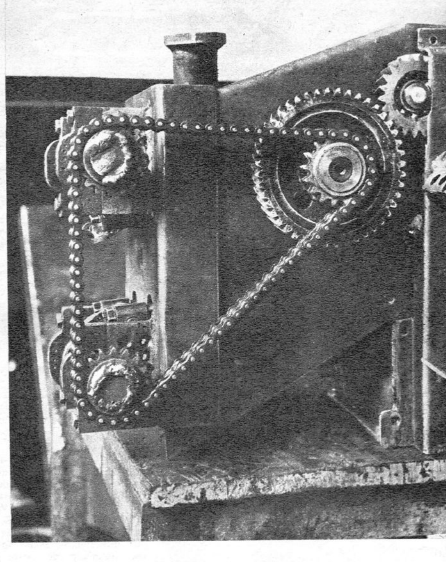
Nasif Estéfano nos confesó... "Es una categoría que se está enmoheciendo. Yo volvería con ganas, pero con un auto *moderno*..."



Juan Manuel Bordeu supo darle brillo a su nombre en Europa. En nuestro país es atracción en cualquier escenario. Quien lo observó manejar en Córdoba en ocasión de la última Temporada Internacional, no lo olvidará fácilmente.



Pedro Sancha cree en el resurgimiento de la MN. Trabaja activamente en dos motores. Tiene puesta su vista en la categoría con todo el entusiasmo con que siempre ha practicado el deporte. Que es mucho.



GUERRA... EN MECÁNICA NACIONAL!!!

origen más baratos que los juegos de carburadores vedados por una parte y admitidos por la otra, tiene **idénticas limitaciones para el progreso comercial de nuestra artesanía** que aquella que se refiere a las tapas con doble árbol de levas y que, por último, tanto el doble encendido como el magneto están siendo suplantados por la transistorización del encendido, sistema que equipa actualmente motores cuyo régimen óptimo se encuentra entre las 7.500 rpm y las 10.000 rpm y que, además, se fabrican y comercializan en el país.

En consecuencia, que pretender abaratar el automovilismo deportivo sin detrimento del progreso, sin cercenar posibilidades a la artesanía nacional, sin restar interés a constructores y pilotos y SIN ENVEJECER —salvo fórmulas mágicas que confesamos ignorar— **es una utopía**. Claro que existen aún quienes creen en ella. También quienes enfocan la realidad. Tanto unos como otros, es importante decirlo, armados de las mejores intenciones buscan sólo el bien, **la revitalización de nuestra MN.**

Eso sí, los caminos que pretenden recorrer **son distintos.**

Se buscó el encuentro mediante fórmulas conciliatorias. No ha sido logrado. Dos ponencias, no sólo distintas sino **opuestas en su concepción** fueron



Hugo Gimeno es otro de los que "la dejé porque no pasa nada". Al igual que Hugo Galaverna, Vicente Cipolatti y Ramón Requejo, fueron puntales de la categoría en los últimos años. El último de los nombrados se encuentra construyendo un auto que es el último grito de la técnica. Miguel Angel Galluzzi no le va en zaga.

redactadas. Los criterios se enfrentaron...

...en la asamblea anual de la Deportiva

El AC de Santa Fe por un lado y el CA Rafaela por el otro. Dos posiciones antagónicas, aparentemente irreductibles, caldearon el ambiente...

—¡Hemos sido sorprendidos por la ponencia de Rafaela...! —dijo el señor Serra, delegado por Santa Fe.

—¡Las consultas y especialmente con el Automóvil Club de Santa Fe fueron realizadas y nadie puede desmentirme...! —respondió el doctor Ruata, delegado por Rafaela.

Los diálogos cortantes se sucedieron.

—¡No se puede dar la espalda al progreso...!

—¡Ustedes quieren convertir el deporte en un privilegio de pudientes...!

—¡No cualquiera puede comprar un juego de carburadores Weber...!

—¡Tampoco cualquiera puede tener inmovilizado el capital que significa un auto de carrera...!

—¿Para qué permitir carburadores importados si con los nacionales se han logrado mejores tiempos...?

—Si es así..., ¿por qué impedir que se usen...?

—¡Los autos deben ser una cabal expresión de mecánica argentina...!

—De acuerdo..., ¡pero los tiempos de vuelta siguen subiendo...!

—¿Importar chasis...? ¡Nos opondremos terminantemente...! Es otorgar ventajas a quienes disponen de dinero... beneficiar a *unos* y perjudicar a *otros*...

—¡Más vale que unos pocos traigan chasis que sirvan de muestra y que los otros pueden recurrir a ellos para aprender a construirlos, que no permanecer impávidos viendo cómo se montan más de 200 HP sobre bastidores del año 30...!

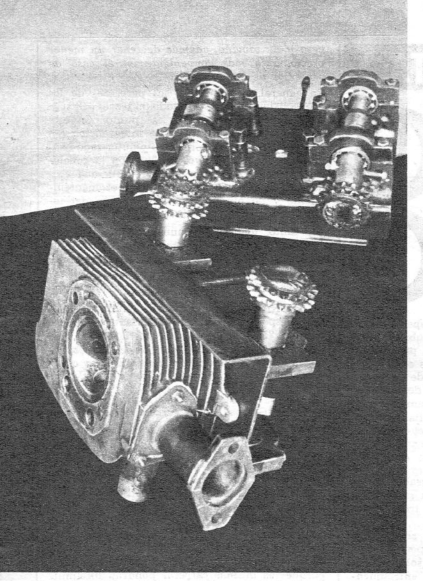
—Pero..., ¿dónde vivimos...? ¡Pensar que los estadounidenses se pasean por el espacio...!

Como si esto fuera poco, sucesivos errores de procedimiento atribuibles al confusionismo que brindó el debate, formaron un círculo cerrado difícil de romper. La presidencia soportó **con mesura admirable** situaciones críticas, aun acusaciones **de parcialidad en la conducción del debate**, palabras que, a nuestro juicio, nunca debieron pronunciarse.

La comisión técnica de la CDA recibió acusación de inoperancia y los clubes en cuestión, la de provocar **la guerra civil...**

En resumen, que no se avanzaba.

Mientras la **única solución correcta** era que la asamblea, **encontrándose**



No hace falta mucha memoria para recordar las tapas especiales que fabricaron íntegramente en el país Stefich, Sticoni, Fuentes y el increíble 4 árboles de levas a la cabeza de Alfredo Pián. Para mostrar que la inquietud persiste, basten estas ilustraciones del De Carlo (BMW) 700 cc, cuatro árboles de levas a la cabeza, que está desarrollando Lelio Castelli... ¿Por qué prohibirlas, si se pueden hacer...?

ambas ponencias en el orden del día, votara, en general, su **aprobación** o **rechazo** y de ser aprobada una de ellas, sancionara el contenido en forma textual o con las modificaciones que creyera oportunas, **se insistió,** alternativamente, en que pasaran ambas a una comisión de estudio, en que los dos clubes retiraran sus ponencias y en que la asamblea **rechazara ambas.** Cuando, en forma reiterada, el delegado del CA Rafaela solicitó un cuarto intermedio de 10 minutos asegurando que en él se encontraría la conciliación buscada, su pedido fue denegado. **Caímos,** entonces, en la "comisión de estudio". Rafaela lo propuso, siempre y cuando en esta comisión estuvieran representados todos los clubes que organizan carreras de MN y Santa Fe le dio el SÍ.

En definitiva, **que no se avanzó.**

En resumen, que 1966 se ha perdido. En última instancia, que lo ideal demostró una vez más que puede ser enemigo de lo bueno.

Nuestras consideraciones...

...son simples. Creemos en la posibilidad artesana del país, en cuanto a su capacidad de asimilar nuevas teorías de diseño, distintos criterios de construcción, diferentes métodos de montaje.

Sostenemos que la mayor falta, aquella que ha limitado la evolución, no es la carencia de habilidad individual, **sino una limitada posibilidad de ilustración.**

Nos inclinamos a compartir, cuando ello sea posible, fórmulas internacionales. Y en MN, ESTE ES EL MOMENTO. Se posibilitará, de esta forma, una mayor asimilación de los eventuales progresos que se registren dentro de similares lineamientos. **Este es el momento,** por cuanto en Fórmula 1 Internacional, a partir del 1º de enero de 1966, comienza la vigencia de los 3.000 cc, aspiración normal, y nuestro parque automotriz nos ofrece 4 versiones aptas de trasformación: el Chevrolet 3.200 cc, el Valiant 2.800 cc, el Falcon normal y el nuevo Tornado Jet, carrera corta.

Propiciamos la necesidad de dar salida comercial a aquellos aspectos de la preparación de un motor que pueden ser utilizables, **como equipos de alta performance,** en los autos de serie.

Queremos, en una palabra, para nuestra Mecánica Nacional, la posibilidad de ser, y de proyectarse como factor preponderante del automovilismo argentino. Ello, sin pretender comparaciones que, **por el momento,** no pueden enfocarse sin caer en el absurdo.

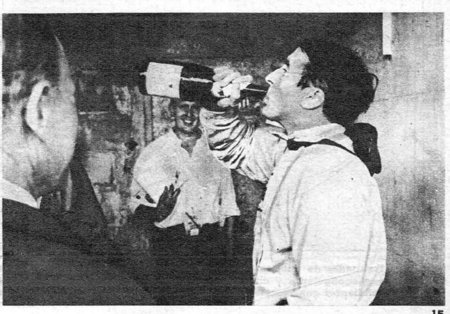
DEL WHISKY ESCOCÉS AL CHAMPAGNE FRANCÉS

EL PILOTO escocés Jackie Stewart, reciente revelación de las carreras de Fórmula 1, ha tomado por costumbre festejar el fin de cada carrera —cualquiera sea el resultado— con una botella de champagne, abandonando así las costumbres de sus antepasados, fervientes partidarios del buen whisky. En ocasión del reciente Gran Premio de Francia, compró un cajón de uno de los mejores champagnes franceses y, luego de la laboriosa operación de abrir una botella (como lo muestra la secuencia fotográfica), procedió a calmar la sed que, según dice, es consecuencia de la tensión nerviosa que debe soportar durante la carrera. Como excusa no está mal.









CONCLUSIONES DE LA ENCUESTA:

EL AUTO MEDIO

Los proyectistas más ilustres y los estilistas más famosos se han pronunciado, en las pasadas semanas, acerca de los problemas fundamentales del automóvil: la mecánica y la carrocería. Los aspectos más importantes de la técnica, de la estética, de la seguridad y de la economía se han examinado y debatido con los expertos más calificados, entre todos los que estudian, proyectan y realizan automóviles. Por lo general, los que hablan de la técnica, en los diarios, son los periodistas: el haber conseguido hacer hablar de ella a los verdaderos protagonistas de ese vasto y complejo procedimiento técnico-industrial que es la producción del automóvil no ha sido, por tanto, empresa fácil ni común, y no podemos menos que regocijarnos del éxito obtenido. Terminada la encuesta, y acabada la publicación de opiniones de los que intervinieron en ella, ha llegado el momento de las conclusiones. No cabe duda de que una investigación en la que intervinieron tantas personalidades ilustres no podía dar por resultado una unanimidad de pareceres, ni podía ser, tampoco, el origen de un "auto ideal" de características precisas. Quizá porque el auto ideal no existe, o existe sólo en la mente y la fantasía de los proyectistas, los cuales (según afirman) cuando tienen que diseñar en el papel el modelo de un auto nuevo deben concentrarse exclusivamente en un modelo que responda a las exigencias comerciales y de producción, y a las condiciones del tránsito moderno.

Partiendo, entonces, de las opiniones de las personalidades del mundo de la técnica de los estilos automovilísticos que han intervenido en nuestra encuesta, nos hemos dedicado, no a buscar el auto ideal sino el prototipo del auto medio de los años 60, o sea del auto que más se adaptará a las características de vida y circulación de los próximos años y a las exigencias prácticas y económicas del automovilista tipo de nuestra época.

No cabe duda de que no ha sido empresa fácil, porque no era posible unir todos los diversos puntos de vista, de personas tan especializadas (y era hasta lógico esperar que hubiera diferencias, ya que no contradicciones) para llegar a una conclusión igual en todos los casos. Por otra parte, se podía correr el riesgo de interpretar con inexactitud el pensamieno de hombres que son verdaderas autoridades mundiales en materia de automóviles. Pero valía la pena intentarlo, y los lectores juzgarán el resultado.

• • •

Después de esta premisa indispensable, pasemos a los hechos. Nuestro resumen se limitará a la parte mecánica, porque ya se tratará más adelante de la carrocería.

Las preguntas que les hicimos a los proyectistas de algunas de las fábricas más importantes de Europa y Estados Unidos versaban sobre los siguientes puntos: **motor, trasmisión, enfriamiento, suspensiones.** Por motivos evidentes de práctica y brevedad, no les hicimos ninguna pregunta acerca de los problemas que parecen ya superados, como, por ejemplo, los frenos y los cambios. Y vayamos a los hechos.

MOTOR: los autos de los próximos años estarán movidos por el tradicional motor de pistones, perfeccionado y con mayor potencia, eso sí. En este punto están de acuerdo todos los técnicos interrogados, con la excepción del ingeniero Frankenberger, de la NSU, quien afirma que el motor Wankel de pistón rotativo *"conquistará un lugar parecido al del motor convencional de pistones verticales, en un futuro próximo"*. No es una afirmación categórica, sino una expresión de esperanza de parte del creador máximo del "rotativo". Para el ingeniero Giacosa la turbina y el pistón rotativo *tendrán aplicaciones muy particulares*, mientras que, para Fernand Picard *"la turbina será conveniente para los vehículos de gran potencia y, por lo tanto, se empleará más en los camiones que en los autos; pero su escaso rendimiento limitará su empleo"* aunque *"el motor rotativo que consiente la economía de peso y de tamaño, además de tener un menor precio, será más conveniente en el caso de vehículos de poca potencia"*.

En general, sin embargo, los pareceres de los proyectistas europeos y estadounidenses son sustancialmente negativos en ese punto. En este aspecto nos parece decisiva la intervención del profesor Fessia, cuyo profundo y autorizado examen del motor rotativo termina con la conclusión de que ese motor no representa una economía de ejercicio, no simplifica el mantenimiento y no produce una disminución del tamaño ni del peso específico.

Por tanto, todos se pronuncian unánimemente en favor del motor de combustión interna que, según los técnicos de la Ford, *"presenta todavía posibilidades de mejoramiento en cuanto a prestaciones y economía"*.

CILINDRADA: ¿qué cilindrada tendrá ese motor? Responde de manera precisa el ingeniero Giacosa. *"Por lo visto las características de mayor interés para el mercado europeo corresponden a las de un auto con motor de una cilindrada entre los 1.200 y los 1.700 cc"*.

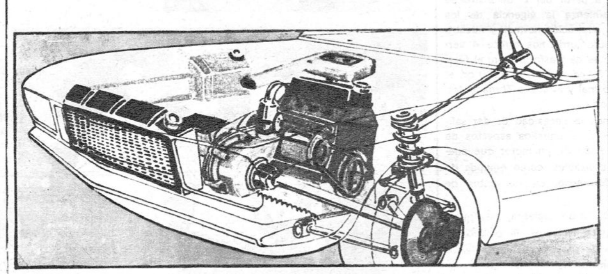
CARACTERÍSTICAS GENERALES: prosigue el ingeniero Giacosa: *"Las características generales, cuando se trate de autos de gran serie, sufrirán las influencias de las consideraciones de tipo económico. El peso de esos autos deberá oscilar entre los 750 y los 850 kg. La característica principal será su facilidad de aceleración"*. El profesor Fessia completa el pensamiento, previendo *"para los autos de clase y precio inferiores la adopción de soluciones que se han puesto ya en práctica en los autos de más categoría"* y cree que la carrera de las potencias cada vez más elevadas será menos acentuada, porque las mismas carreras pondrán un límite a la velocidad que se puede alcanzar en ellas. Pero, dentro de estos límites, las prestaciones (sobre todo la capacidad de aceleración) tendrán aún, *un ligero aumento*, según Picard, Frankenberger y Satta de la Alfa Romeo.

TRASMISIÓN: la mayor parte de los proyectistas está decididamente en favor de la supresión del árbol de trasmisión: "o todo adelante o todo atrás". En especial para los autos de menos de dos litros, como hemos visto en la mitad de nuestro examen. (Claro está que los estadounidenses, que producen grandes autos y que no tienen problemas de cabida ni de adherencia, no tienen el problema de una alternativa de la solución tradicional del motor delantero y la trasmisión posterior). El ingeniero Satta es más cauto: *"No existe una solución óptima en absoluto, y la elección depende de las características y del aspecto del auto"*. El ingeniero Giacosa es más diplomático cuando afirma que la solución debe buscarse en relación con los fines del vehículo y, en base a consideraciones de carácter técnico y económico, concluyendo que *"en los autos económicos y medios se pueden alcanzar resultados equivalentes con las tres soluciones"*.

Pero, también para el director técnico de la Fiat, la concepción tradicional (motor delantero y tracción posterior) es preferible para los autos de mayores dimensiones y mejor clase, mientras que la tracción delantera permite una mayor capacidad de carga, y el motor posterior es más conveniente *"cuando se requieren fuertes ángulos de viraje y cuando se deben superar pendientes acusadas"*.

Los demás técnicos están todos en favor del "todo adelante" o del "todo atrás", o de las dos soluciones, según los casos. Así, Picard prefiere la tracción delantera cuando se quiere disponer de un espacio de carga bajo, libre y de fácil acceso posterior, aunque, como ocurre en sus autos, cuando son inferiores a los dos litros, emplea con igual éxito las dos soluciones. La dirección técnica de la Simca indica que la solución clásica sólo es buena para los autos grandes. Y Frankenberger es contrario a los largos árboles de trasmisiones.

El profesor Fessia, el ingeniero Issigonis, la di-



Los resultados de nuestra encuesta entre los proyectistas: motor delantero, enfriamiento con líquido anticongelante y circuito especial (notar el tanque de expansión), suspensiones delanteras independientes con resortes y amortiguadores, y frenos delanteros a disco.

rección técnica de Citroën y el ingeniero Ware, de la Rootes, se pronuncian decididamente por la tracción delantera.

Una explicación exhaustiva y autorizada es la del profesor Fessia, que nuestros lectores conocen ya por nuestro número 17 del 21 de julio. En sustancia, el proyectista de la Lancia explica que, desde 1946, ha preferido siempre la tracción delantera porque *"le da al vehículo dotes particulares de estabilidad y adherencia, contribuyendo por lo tanto a la seguridad global del auto"*. La preferencia de Issigonis por el "todo delante" está motivada, sin embargo, por el hecho de que "es más segura en el hielo y la nieve". Según Citroën, la *"tracción delantera"* es preferible porque aumenta la adherencia de las ruedas que son, al mismo tiempo motrices y directrices; porque asegura al auto un equilibrio permanente en la aceleración y la desaceleración (gracias al traslado del centro de gravedad); porque en las curvas hace que el auto no se "lance" (imbarca) porque el impulso del motor se produce en el mismo sentido que la curva; y porque no presenta el peligro del *"dérapage"* y ofrece mayor espacio interior.

También es interesante la opinión del ingeniero Ware, de la Rootes, que aunque pertenece a una fábrica que sigue la solución tradicional y realiza aún algunos modelos con motor posterior (como el Hillman Imp), afirma que la tracción delantera, a pesar de los inconvenientes que presenta en lo relativo al sistema de frenado y radio de vuelta, ofrece más estabilidad a altas velocidades.

En resumen, la mayor parte de los proyectistas es favorable a la eliminación del árbol de trasmisión, y al elegir entre el motor posterior y la tracción delantera, la mayoría se pronuncia por la segunda solución. Tendencia esta que confirma la presentación de modelos recientes como el "Prímula" de Autobianchi, el "R. 16" de Renault, y el Peugeot "204".

ENFRIAMIENTO: más del ochenta por ciento de los autos del mercado mundial están enfriados por agua. El resultado de nuestra encuesta ha confirmado esta orientación de las fábricas de todo el mundo, en la que están de acuerdo los europeos y los estadounidenses. Las únicas voces discordantes son las de la Volkswagen y la de la Citroën. No obstante, mientras la casa alemana reconoce que al problema del enfriamiento *"hay que considerarlo en relación con la concepción total del auto en cuestión"*, la casa francesa afirma que *"donde no hay agua ni líquido, ni el agua ni el líquido pueden hervir o congelarse"* y que, por lo tanto, el enfriamiento por aire presenta ventajas seguras desde el punto de vista del funcionamiento, poniendo el motor al amparo de las variaciones bruscas de la temperatura. Según Frankenberger, de la NSU, los dos sistemas son equivalentes.

Pero la gran mayoría de los proyectistas entrevistados son partidarios del enfriamiento por agua. Según Giacosa, el enfriamiento por aire tiene las desventajas de la rumorosidad y la potencia específica más baja; según Picard, Issigonis, Ware y la dirección técnica de la Simca, el enfriamiento por agua (luego de haber eliminado sus principales inconvenientes gracias a los circuitos sellados y los líquidos anticongelantes) proporciona un medio conveniente para la calefacción del auto y se adapta mejor a las potencias elevadas. De la misma opinión son, entre otros técnicos, los de la Ford, quienes hacen notar que la posibilidad de usar el hierro colado proporcionará motores enfriados por agua muy poco más pesados que los de aluminio enfriados por aire.

Hay que destacar también los distingos que hacen Fessia y Picard entre "agua" y "líquido", porque la adopción de las mezclas de líquidos anticongelantes y anticorrosivos, que no se hielan ni hierven, ha eliminado, según los dos técnicos, los principales defectos del enfriamiento por agua. **Y en este punto, los resultados de nuestra encuesta demuestran una clara preferencia por el enfriamiento mediante "líquidos", con o sin circuito sellado.**

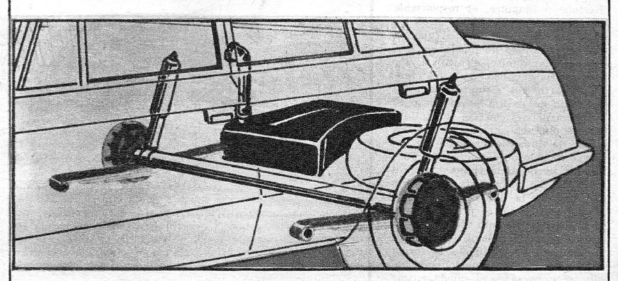
La mayoría de los técnicos consultados están en favor de un 1200-1700, con tracción delantera (y en ocasiones también con motor posterior), enfriamiento mediante un líquido anticongelante, y suspensiones del tipo tradicional.

SUSPENSIONES: en este caso las indicaciones que se desprenden del conjunto de opiniones son, aparentemente, contradictorias, porque descontando las ventajas de las suspensiones de nuevo tipo (hidroelásticas o hidroneumáticas), la mayoría de los técnicos interrogados se declaran partidarios de las soluciones tradicionales, ya que no por otra cosa, por razones de economía.

La única excepción son los dos técnicos que han adoptado en sus autos las suspensiones de tipo moderno. Según la Citroën, el sistema hidroneumático es superior a los demás porque *"es la única tentativa lograda de conciliar la adherencia y el confort"*; según Issigonis el líquido de la hidroelástica que trasmite la carga de las ruedas a los resortes (molleggio) *"es el primer requisito de cualquier sistema de suspensión, porque ese líquido se emplea como elemento amortiguador de las suspensiones"*.

Pero la mayoría es de opinión contraria, como se desprende de los siguientes comentarios: **Giacosa:** con el mejoramiento de las carreteras no es difícil realizar suspensiones tradicionales más que satisfactorias: las casas americanas han puesto escuela en eso: hace tiempo se orientaron hacia las suspensiones neumáticas, pero después de las primeras experiencias hechas con sus autos de producción, las han abandonado. **Picard:** las suspensiones no tradicionales están destinadas a desarrollarse, pero actualmente son complicadas y costosas. **Simca:** todavía es pronto para decir cuál de las nuevas suspensiones prevalecerá, pero sí se puede afirmar que la modernización de las suspensiones automovilísticas está ya en camino. **Fessia:** la suspensión del futuro deberá ser cómoda sin perturbar la estabilidad del vehículo; ninguna de las soluciones actuales se pueden considerar satisfactorias. **Frankenberger:** se esperan grandes novedades en el futuro, pero actualmente el muelle helicoidal funciona perfectamente y no necesita mantenimiento. **Satta:** las suspensiones neumáticas u oleoneumáticas son actualmente costosas; pienso que con las soluciones tradicionales se pueden obtener resultados bastante satisfactorios. **General Motors:** la economía será la que establezca el grado de mejoramiento. **Ware:** dado el mejoramiento de las carreteras, no es necesario recurrir a complicados sistemas de suspensiones que, sin embargo, se están poniendo de moda, y quizá la moda influya en los términos. **Ford:** creemos que el uso de un resorte elástico puede obtenerse de un modo más económico agregando a un sistema tradicional un simple cojinete a aire y una válvula; las mejoras de los próximos años se encaminarán en ese sentido, por lo menos en los Estados Unidos, mientras que en Europa, las nuevas suspensiones podrán adaptarse a los autos pequeños, ligeros y manejables.

En resumen, las suspensiones revolucionarias, de tipo hidroelástico e hidroneumático, serían las más interesantes y, en algunos casos, hasta preferibles, pero no serán adoptadas de un modo general en los próximos años, porque son complicadas y costosas, y porque perfeccionando las suspensiones actuales se pueden obtener resultados más que satisfactorios en los autos medios. En conclusión, y si hemos interpretado bien el pensamiento de los proyectistas interrogados, el auto medio de los años 60 es y será un 1.200-1.700 cc de 750-850 kg, con tracción delantera, enfriado con un líquido anticongelante, en circuito especial, y dotado de suspensiones tradicionales con resortes y amortiguadores. Y nosotros agregamos (sin haber pedido el apoyo de los proyectistas, por razones de brevedad, pero en base a lo que demuestra el mercado europeo y la tendencia actual de la producción) que los frenos serán a disco los delanteros y a tambor los posteriores, y el cambio de cuatro marchas sincronizadas con comando a *"cloche"*.



El tren posterior del auto ideal: eje rígido, suspensiones posteriores con amortiguadores y resortes a ballesta, frenos a tambor. Esas son las características que se desprenden de las conclusiones de nuestra encuesta entre los proyectistas.

EL AUTO MEDIO

LA CARROCERÍA MODERNA

¿Es posible hablar de un auto ideal? Evidentemente, no. Lo han confirmado con claridad los exponentes más calificados del llamado "styling", o sea los proyectistas y constructores más expertos de carrocerías para autos.

Claro está que al poner la pregunta específica a la conclusión de la serie que formaba la base de nuestra encuesta, no pensábamos que nos darían una respuesta distinta, describiendo detalladamente lo que, en su opinión, podía ser el auto "ideal". No cabía duda de que si ese auto existiera en sus mentes, habrían tratado de convertirlo en realidad.

Por otra parte, basta pensar en los múltiples usos a los que se puede destinar un automóvil para comprender que el auto "ideal" para todos los fines y todas las circunstancias no puede pasar de ser una utopía. Este concepto aparece en casi todas las respuestas dadas por los interrogados a esta pregunta específica, o a otras que pudieran tener un carácter parecido.

La verdad, en síntesis, puede buscarse en la afirmación hecha al respecto por el ingeniero Gaspardo-Moro, de la Ghia, o sea que "para el verdadero carrocero, el auto ideal será siempre el que está creando en aquel momento, porque en todas sus obras trata de poner todo su ingenio, toda su personalidad". Mirándola bien, y en esencia, no es muy distinta la respuesta dada por Pininfarina: "...podríamos responder (a la pregunta) con muchos más detalles, pero tenemos en ejecución un estudio para un constructor, y no podemos decir más en ese aspecto". La identidad de conceptos es evidente: también para la Pininfarina, el auto "ideal" es el que actualmente está estudiando.

Aun en el caso de los que quieren dar una respuesta más precisa a la pregunta, se manifiesta una tendencia a hablar de sus últimas creaciones. Así, por ejemplo, Vignale, Bertone o Maguire, el responsable del "styling" de la Ford. Otros reconocen, más claramente, que la obra del estilista no puede ser más que un compromiso: el estilista, por tanto, goza de libertad en sus creaciones artísticas siempre que éstas no pasen de los límites en que pueden conciliarse con las posibilidades de una realización práctica. En otras palabras, la creación de un nuevo modelo de automóvil no puede ser considerada como una obra personal del proyectista. El mismo R. Burzi, de la BMC, con su aguda respuesta de que él proyectaría la carrocería de su auto ideal "teniendo presentes los gustos de su familia en todo lo relativo a la forma exterior y a la terminación interna, sin preocuparse de si puede gustar más o menos a los demás", no hace más que confirmar este principio.

Una vez dicha esta necesaria premisa, veamos si es posible "idealizar", por decirlo así, el auto moderno, examinando cuáles deberían ser, a juicio de los estilistas y constructores, los requisitos de la carrocería.

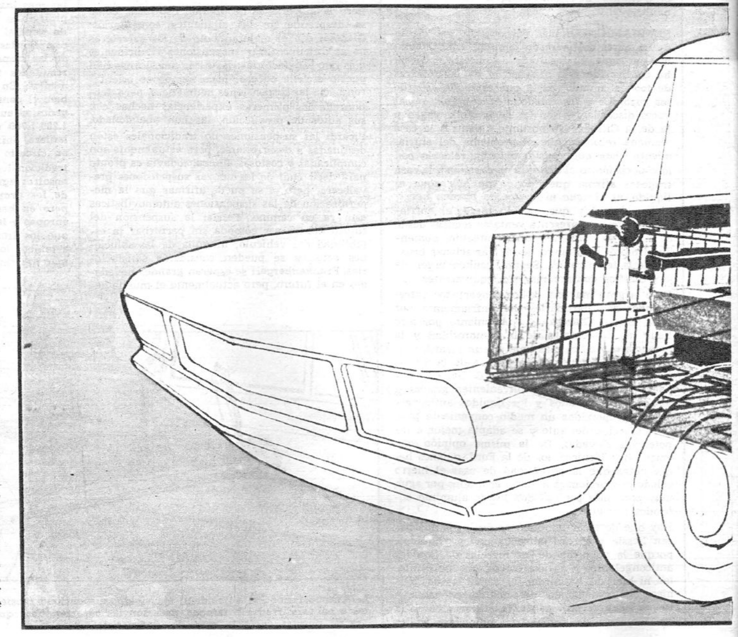
Un elemento en el cual se muestran prácticamente de acuerdo la mayoría de los interrogados es el que los autos del porvenir dispondrán de mayor espacio para los pasajeros, en relación con el tamaño total del vehículo, aunque no se pueda prever cuáles serán las formas exteriores, que, sin embargo, no variarán grandemente de los actuales modelos.

A ese elemento se une (también con una unanimidad casi general) el del progresivo aumento de la comodidad producto de diversos factores, de la forma y estructura de los asientos, con dispositivos de ventilación y aire acondicionado en general, que será adoptado cada vez en más cantidad de autos.

Los interrogados se han mostrado de acuerdo al afirmar que los progresos de la aerodinámica, la habitabilidad y la estética seguirán el mismo camino. Pero ha habido leves divergencias de opinión en lo relativo a un futuro acercamiento de las dimensiones de los autos estadounidenses y europeos. La Pininfarina, aun reconociendo que "todos los países han expresado y expresarán siempre en sus autos las características más apropiadas para su red de carreteras, y el ámbito y las exigencias de su vida", cree que "los autos americanos se harán un poco más pequeños y los europeos un poco más grandes". Vignale opina que en los Estados Unidos los constructores se verán obligados a reducir las considerables dimensiones de los autos, y la Simca, por el contrario, no vacila en llamar "fiasco" al experimento de los autos compactos norteamericanos, opinión que contradice el ingeniero Gaspardo-Moro. Maguire, de la Ford, sostiene por su parte que los autos norteamericanos del porvenir no solamente no se harán más chicos sino que, en algunos casos, podrían llegar a ser más grandes, y se refiere a los estudios de autos familiares que está realizando la Ford, como el modelo experimental "Aurora". Por otra parte, el mismo estilista de la Ford piensa que los europeos tienden a comprar autos cada vez más grandes. Eso no excluye, sin embargo, que los constructores estadounidenses traten de construir, en el futuro, autos más pequeños que los actuales compactos, pero sólo para determinados fines. Evidentemente, se refiere al "segundo auto", y está en ese punto de acuerdo con Stratton White, de la Humber, y también con Fernand Picard, de la Renault, que, por su parte, no cree en la total desaparición de los compactos.

Los proyectistas están también de acuerdo con que se pondrá un especial cuidado en la seguridad, desde muchos aspectos, entre ellos el de la robustez del interior, y la mejor postura del conductor (que, para usar la expresión del ingeniero Giacosa, debe hallarse en situación de reaccionar con rapidez y facilidad en caso de necesidad), de la eliminación de las salientes interiores, peligrosísimas en caso de choque, y de una mayor visibilidad desde todos los lados gracias a las ventanillas cada vez mayores. Pininfarina se refirió a su conocido modelo Sigma, que, aunque no está destinado a ser puesto en circulación, se construyó con la intención psicológica de poner de relieve el problema de la seguridad.

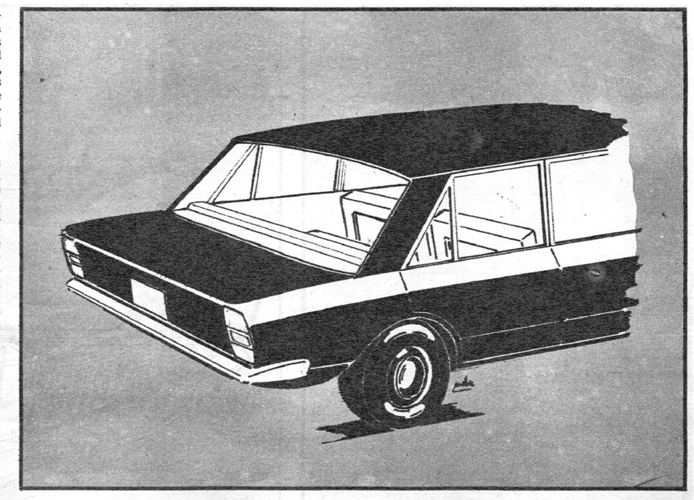
La pregunta relativa a la oportunidad o no oportunidad de construir un auto para la ciudad, ha sido contestada por unos con el concepto de que un solo auto no puede servir a todos los usos, mientras que otros han observado que el auto para la ciudad existe ya. "Italia tiene su 500", ha dicho Pininfarina. "La Ford cuenta con el Galaxie LTD, el Lincoln Continental y el Park Lane de Mercury", ha contestado igualmente míster Maguire. Por tanto, es cuestión de puntos de vista. Cada país tiene el suyo.



Los problemas que presenta la circulación en las autopistas son, en opinión de la mayoría, problemas de aerodinámica, de ventilación del interior con las ventanillas cerradas, de la rumorosidad, de las posturas del conductor y los pasajeros, que no deben cansarse en los largos recorridos a elevada velocidad, y del lugar suficiente para el equipaje.

La influencia de las competiciones deportivas no repercute en la obra del estilista, pero la forma de las carrocerías deportivas influye en la moda automovilística, según el ingeniero Giacosa. Pininfarina opina todo lo contrario, y piensa que las carreras ofrecen al estilista indicaciones muy útiles e inspiraciones válidas, criterio que comparten Bertone, Vignale, Gaspardo-Moro y Maguire. Por su parte, míster R. Burzi piensa que esa influencia ha sido exageradamente supervalorizada, y M. Picard opina que la influencia de las carreras se limita a las carrocerías de los autos deportivos, donde el estilo tiene particular importancia.

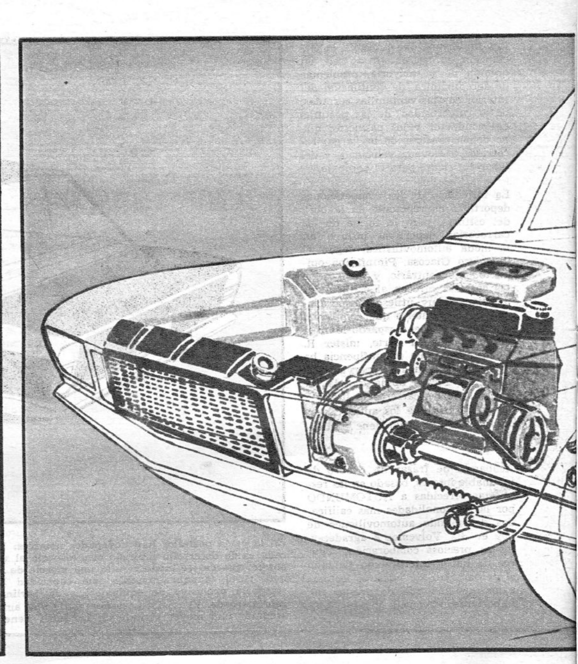
Acabamos de trazar un cuadro de indudable interés, basado en las respuestas ofrecidas a **AUTOMUNDO** por las personalidades más calificadas del mundo automovilístico de hoy en día. Volvemos a agradecerles su preciosa colaboración, seguros de haber interpretado también el pensamiento de nuestros lectores a los que han querido prestar tan importante servicio.

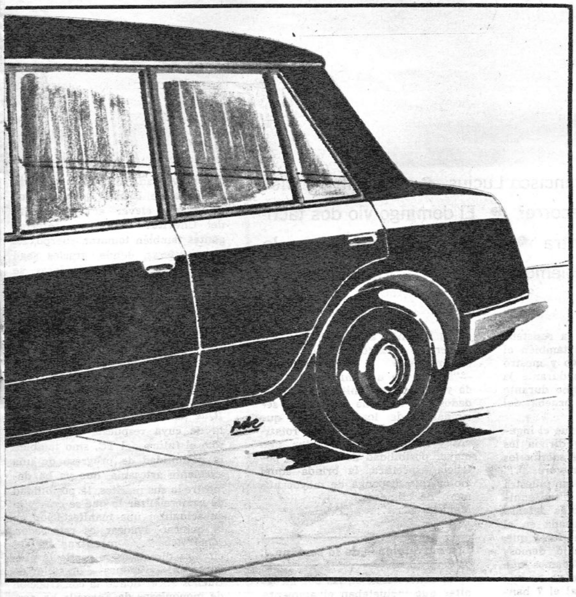


En la parte posterior hay novedades notables: la cola semitruncada es de desarrollo limitado con respecto al volumen del auto entero, que de ese modo resulta una mezcla de la berlina-camioneta rural (aunque presente una capacidad limitada para el trasporte exclusivo de equipajes) y la berlina tradicional de cola alargada. El cristal posterior es de una amplitud total para asegurar una mayor visibilidad; las luces tienen gran potencia.

El interior es particularmente amplio y confortable. Los asientos están separados, bien tapizados y de estructura con ventilación adecuada. Hay tapizados laterales antichoque. Se observa una completa ausencia de salientes. Posee cinco plazas cómodas.

MECÁNICA Y ESTÉTICA DEL AUTOMÓVIL TIPO DE automundo





La mecánica del auto-tipo según resulta de la encuesta realizada por AUTOMUNDO entre los proyectistas y directores técnicos de las principales fábricas de Europa y América. El motor es delantero con enfriamiento de líquido anticongelante (circuito cerrado y tanque de expansión), las transmisiones sobre las ruedas anteriores según el esquema Mac Pherson y tren posterior con eje rígido, con resortes y ballesta semielíptica y amortiguadores, frenos anteriores a disco y posteriores a tambor, y cambio de cuatro velocidades sincronizadas.

La carrocería cuadrada y al mismo tiempo esbelta, es absolutamente lisa y carece de salientes peligrosas. Baja, larga, del tipo "compacto" o "camioneta rural", con dimensiones exteriores limitadas con respecto a la habitabilidad interior, que es muy amplia. Baúl de notable capacidad. Amplia luminosidad y gran visibilidad de todos lados, gracias a las grandes superficies de cristales, con montura ligera. Faros rectangulares, que armonizan con la línea del auto.

RIENZI!!!



Un ausente que estuvo presente: el Ing. Francisco Lucius • Los entretelones de la semana • El circuito... ¿quién lo recorre? • El domingo vio dos tácticas distintas • Alguien pedía viento en contra • Paireti en menos que en lo suyo • El esfuerzo de Cupeiro y... no hablemos pavadas... ¿quién dijo que Rienzi no maneja...?

El escepticismo siempre rodeó al auto de Ángel Tomás Rienzi. Viene de arrastre. Se origina en una especial modalidad *muy nuestra, muy argentina y muy equivocada.* Si en ese automóvil se hubieran introducido variantes y modificaciones surgidas de la práctica de taller, sin parentesco con la disciplina universitaria, hubiéramos escuchado un *puede ser, afirmativo,* como conclusión de la suma de opiniones. Pero tal como cuando se tuvo la audacia de afirmar la posibilidad de construir un TC con no más de 1.090 kg de peso, carenar el batidor, adoptar elásticos longitudinales en el tren trasero, modificar los centros y ángulos de rolido, y agregar velocidad —sin aumentar potencia— disminuyendo la resistencia al avance, esta vez también el *puede ser* fue dubitativo y mostró neto escepticismo tanto durante la fase de preparación, como durante el corto período de prueba del F 100.

Era un secreto a voces que el ingeniero Francisco Lucius dirigía los trabajos. Pero... *"¡Qué sabrán los ingenieros de preparar motores...!"* es una frase también tan nuestra como el Martín Fierro y tan equivocada como la pretendida defensa de la categoría, sintetizada en el proteccionismo de lo que fue y que, una vez más, en Pehuajó, demostró eso, *que fue.* Recordamos que no hace mucho, ubicado ya en auténtico plano ascensional el 7 bancadas —honor al mérito para los pioneros— el ingeniero Lucius nos comentaba...

—"Dentro de una misma cilindrada y de aquellos límites razonables, dados por la suma de efectos secundarios de los elementos que conforman los movimientos rotativos y alternativos del motor, una mayor posibilidad de elevar la potencia específica, la brinda aquel motor que disponga de mayor número de cilindros."

Magister dixit...

Los entretelones de la semana...

...se concretaron en las dos incógnitas que inquietaban el ambiente. ¿Sería verdad lo de la manguera del auto de Rienzi? ¿Podrían los Bellavigna elevar el rendimiento del Chevitú? Pero otros interrogantes también tomaron cuerpo, *en otras esferas,* donde, gracias sean dadas a las musas inspiradoras, se comienza *a pensar*... ¿Por qué exigir bastidor de serie? ¿Por qué es más barato? *No lo es.* ¿Por qué exigir suspensiones de serie? ¿Por económicas? *No lo son.* ¿Por qué exigir carrocerías de serie? ¿Por lo estéticas? ¿Por lo económicas? ¿Por lo seguras? *Ni lo primero, ni lo segundo, ni lo tercero.*

***¿Qué hacer?*... es la gran pregunta de cuya respuesta depende no sólo el futuro del TC, sino también la posibilidad de progreso de una excelente artesanía, que ya ha demostrado sus méritos, la posibilidad de comercializar lo que *se crea* y la de actualizar una manifestación en la que no avanzar es retroceder.**

***¿Qué hacer?*... mientras en los círculos directivos se repite la pregunta en —al menos—, un taller de Buenos Aires donde la construcción de monoplazas de Fórmula ha des-**





Carlos Löeffel demostró, una vez más que, cuando la normalidad prima en su medio mecánico, tiene auto para "tirar" al frente, y las inhibiciones... las tiró hace rato...!



Cuando uno conversa con él, José Manzano da la impresión de un hombre mesurado, con cabal sentido del equilibrio. Eso sí, cuando se coloca al volante de su TC las cosas cambian. Lo que permanece invariable es la mala suerte que acosa al popular mendocino.



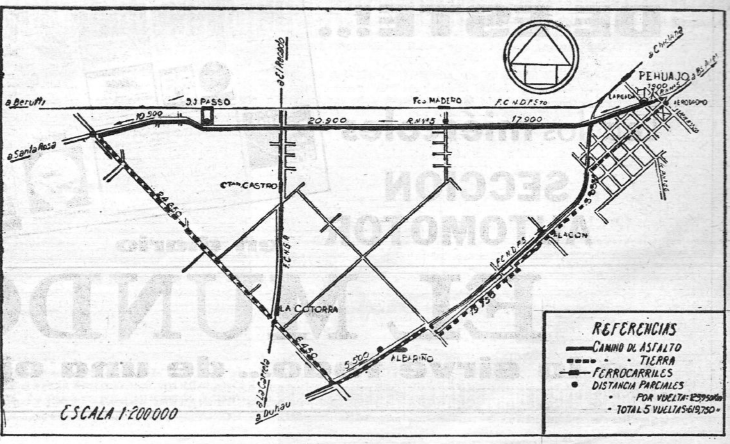
Un gran auto y un gran piloto. Exponente material de la idea que revolucionó la marcha del TC, el "Chevitú" y Jorge Cupeiro, encabezan el Campeonato.

plazado a tradicionales clientes, un artesano ha dado comienzo de ejecución al *primer Gran Turismo argentino*. Pero volvamos a Pehuajó. Allí...

... el circuito ... ¿quién lo recorre?

Pocos. Muy pocos. Como si el conocimiento del escenario fuera un lujo, y la impresión personal superflua, se suceden los almuerzos y las charlas... Pero..., he aquí lo curioso: ¿quiénes fueron vistos estudiando el cercano campo de batalla? *Lo decimos:* Cupeiro, Rienzi, Pairetti, Roux, Gimeno y Gamalero. Justo quienes, con la sola adición de Löeffel y Sandokán, son los únicos que lograron completar los 5 circuitos y que ocuparon un lugar entre los siete primeros clasificados... Cosa curiosa... ¿no?

Mientras observábamos el estado del camino, llegó Rienzi. El diálogo se impuso aunque la sonrisa amplia del piloto de Olivos conformaba lo que nuestros oídos habían captado. *Tirada en el asfalto:* 5.800 rpm. *Tirada en la tierra:* 6.000 rpm.



RIENZI !!!

Dos tácticas distintas...

...presentó la carrera. Mientras José Froilán González rogaba por viento de frente, Cupeiro se lanzó a lo suyo: a buscar distancia. Sabía que los segundos eran preciosos. El primer aro de información, recogido en la anteúltima curva de la primera vuelta, no le brindó tema de respiro. *Rienzi tampoco.* Éste también recogió su información y, aclarado el panorama, partió en procura de la punta. En la búsqueda *hizo trizas todos los récords del circuito.* Los 40'6"4/5 quedaron como tiempo a superar... *el año que viene.*

Mientras tanto, un Paireti mesurado, que *anda más fuerte que su auto,* terciaba en el camino. Más tarde se lo dijimos: más que merecido su tercer puesto. Donde el hombre mandaba sobre el auto, anduvo tan fuerte como el mejor. Cuando primaba solamente la potencia disponible, *en función a la resistencia mecánica,* Paireti se llamó a la cordura. Quería llegar. *Lo hizo.* Su primer pensamiento, *al igual que el de Cupeiro,* una vez llegados al parque cerrado, *fue felicitar al vencedor.*

Discusiones las hubo... *entre el público.* Una anécdota: sobre un veteranísimo Ford "A", su propietario se desgañitaba animando a Rienzi mientras "relojeaba" a un paisano que, a su lado, sentado sobre el techo de una Champion 28 y con cara de pocos amigos no despegaba el oído de "la de transistores". De pronto le pegó el grito:

—"Apágelo amigo, para qué se va ha hacer mala sangre...!"

Cosas del TC. Pero no debemos dejar de lado...

CAMPEONATO T. C.

		Puntos
1°	Jorge Cupeiro	81
2°	Emiliozzi	66
3°	Álzaga	29
4°	Cordonnier	28
	Gimeno	28
5°	Paireti	27
6°	Löeffel	21
7°	Chabert	19
8°	Casá	15,50
9°	Ciani	15
10°	Manzano	13

ESCALAFÓN DE PARTIDA

		Puntos
1°	Emiliozzi	247,90
2°	Paireti	142,20
3°	Bordeu J. M.	134,30
4°	Cupeiro	129,85
5°	Ciani	72
6°	Di Palma	66,60
7°	Cordonnier	52,60
8°	Álzaga	48,80
9°	Casá	46
10°	Löeffel	41,40

El esfuerzo de Jorge Cupeiro...

...el que estuvo a la altura de su jerarquía como *piloto de primera línea. Viajó muy rápido.* Al límite de lo que, *en Pehuajó,* tuvo a su disposición. Sin enloquecer. Sin quebrar el material. Atento a conquistar segundos en todo resquicio que quedara abierto. La lucha sin duda ha comenzado. Pero no es el caso de exclamar: "¡Ha muerto el Rey! ¡Viva el Rey!

Más bien, es la oportunidad de decir:

Hay ahora más de un aspirante para una corona.

Derrape

CLASIFICACION

Pos.	N°	CORREDOR	Tiempo	Diferencia
1°	12	Ángel T. Rienzi	3h 25' 52" 4/5	
2°	2	Jorge Cupeiro	3h 26' 48" 3/5	55" 4/5
3°	1	Carlos A. Paireti	3h 30' 07" 1/5	4' 14" 2/5
4°	7	Hugo Gimeno	3h 36' 29" 4/5	10' 37"
5°	6	Rubén Roux	3h 36' 53" 1/5	11' 00" 2/5
6°	4	Carlos Löeffel	3h 50' 36" 2/5	24' 43" 3/5
7°	16	Remo Gamalero	4h 00' 40" 2/5	34' 47" 3/5
8°	9	"Sandokán II"	4h 01' 14" 1/5	35' 19" 2/5

Promedio del ganador: 180,614 km/h.

Ganadores de vuelta: 1ª Cupeiro, 40' 13" 1/5; 2ª Rienzi, 40' 06" 4/5 (récord absoluto del circuito); 3ª Rienzi, 40' 37" 2/5; 4ª Rienzi, 41' 44" 1/5, y 5ª Cupeiro, 42' 18" 3/5.



Un reencuentro con la bandera a cuadros. Carlos Paireti reconoció que, "por el momento", no puede pelear la punta. Pero sí andar cerca. AUTOMUNDO acertó. El "mal de ojo" estaba en el pie derecho del volante.

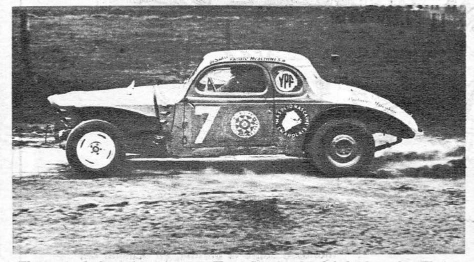


Rubén Roux conoció el sabor de la victoria y siguió siendo... Rubén Roux. Con su amigo Hugo Gimeno mantiene un campeonato particular. Esta vez le tocó al mendocino por sólo 23' 2/5. Para el público como si hubiera ganado. Hay quienes tienen la virtud de hacerse querer.



La racha de Oscar Cordonnier que se caracteriza por una seguidilla de "llegadas" y meritorias clasificaciones se viene quebrando. El volante de Ayacucho también arriesga "más". El auto resiste "menos".

Pehuajó dejó de ser incógnita. En el puesto de copiloto, el comandante Di Pardo. Como si el F 100 hubiera tomado prestadas "sus alas", voló hacia el triunfo con buen rumbo y... sin problemas. Muchos menos que todos los motores "en bandera" que tiene en su haber el señor comandante.



El secreto de la resistencia, para Hugo Gimeno, ha dejado de serlo. El "segundo por kilómetro" con que el puntero se le distanció hace una cifra gorda de minutos en los 619 km de carrera. La pelea es por "un segundo menos".



DENTRO DE POCO...
EL SALÓN DE FRANCFORT

Exclusivo para AUTOMUNDO

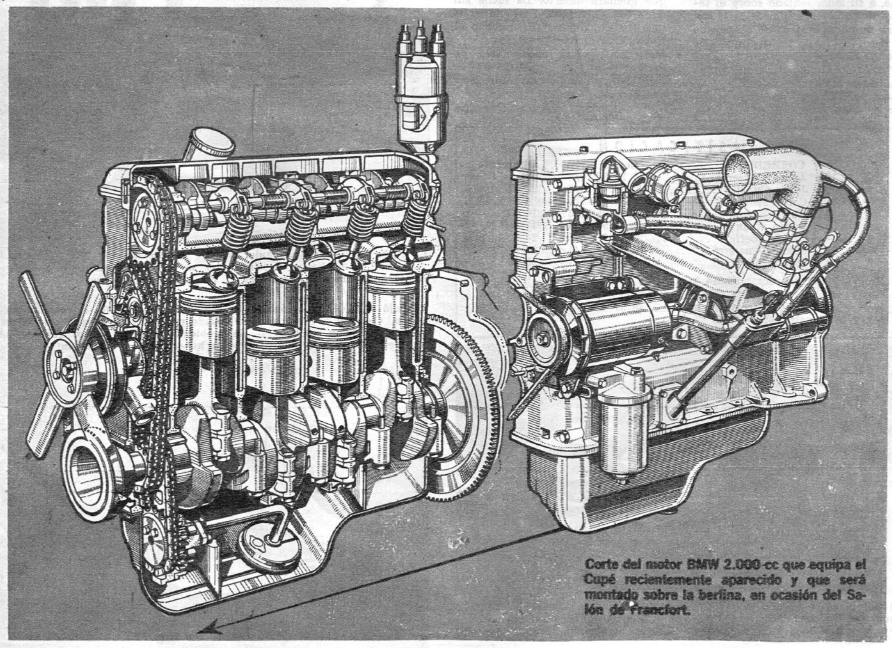
EN LA segunda quincena del mes de setiembre la "Automobilausstellung" de Francfort iniciará la serie otoñal de salones europeos del automóvil. A diferencia de los demás, este salón alemán se celebra cada dos años, y por esa razón toda la industria de dicho país espera esta ocasión para lanzar sus novedades de importancia. Este año, la tradición se mantendrá, ya que son numerosísimas las novedades anunciadas.

Sobre la base de su modelo F 102, la Auto Unión presentará un nuevo DKW 103, que estará equipado, por primera vez en la historia de la casa, con un motor de cuatro tiempos. La cilindrada alcanzará a 1,7 litros y la carrocería se mantendrá casi idéntica a la del F 102. De la Ford Colonia veremos una nueva transmisión automática, mientras que en el stand BMW se presentará una berlina con el motor dos litros del reciente Cupé 2000 C (ver AUTOMUNDO Nº 17, pág. 35). La Opel cambiará prácticamente todos sus modelos: el Kadett tendrá una carrocería más voluminosa y su motor será llevado a 1.200 cc, con un consiguiente aumento de potencia; el Rekord, por su parte, tendrá una carrocería más moderna y un motor completamente nuevo de altas performances; finalmente, también los grandes Kapitän y Admiral nos reservan sorpresas, no tanto en lo que respecta a sus carrocerías que se mantendrán casi invariables, sino por su motor de seis cilindros concebido sobre el esquema del cuatro cilindros del Rekord.

También los Volkswagen sufrirán modificaciones, tanto el 1200 que se presentará con un motor de 1.300 cc, como el 1500, que además de un aumento de potencia contará con frenos delanteros a disco. El NSU tendrá un motor más potente y una carrocería algo distinta.

Pero, en Francfort esperamos novedades aún más importantes. Un nuevo Glas GT, diseñado en Italia por Frua, hará su aparición con un motor de 8 cilindros en V. El actual seis cilindros 220 de la Daimler-Benz se presentará en una versión de 2,5 litros y al mismo tiempo, toda la línea de berlinas 220 contará con carrocerías más modernas. Finalmente, de Zuffenhausen vendrá una versión convertible de los ya famosos Porsche 911 y 912.

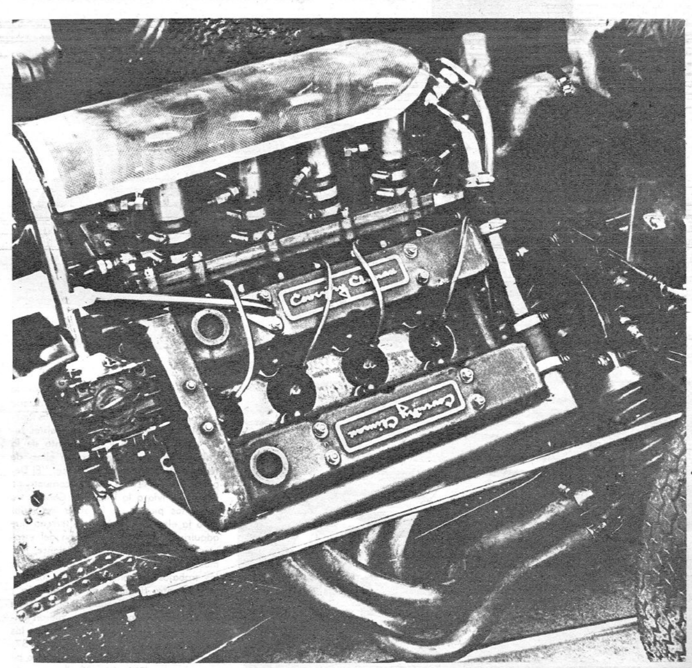
Etienne CORNIL



Corte del motor BMW 2.000 cc que equipa el Cupé recientemente aparecido y que será montado sobre la berlina, en ocasión del Salón de Francfort.

EL MOTOR DE CLARK

En el reciente Gran Premio de Alemania, Jim Clark se aseguró el título de Campeón Mundial de 1965 piloteando un Lotus propulsado por la nueva versión del motor Coventry-Climax V8. Los técnicos de la firma británica acaban de dar a publicidad los detalles constructivos del nuevo motor.



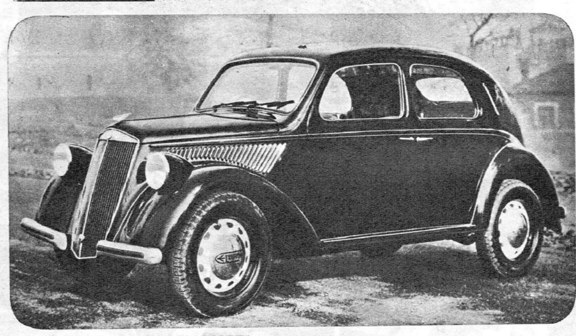
Recientemente se dieron a conocer los detalles de la distribución a cuatro válvulas por cilindro, que constituye la modificación más notable del año, del motor Coventry-Climax de Fórmula 1.
En 1963, en la serie III (Mk III), el motor había alcanzado el rendimiento máximo obtenible con la tapa de cilindros y la distribución original y, por tanto, la única posibilidad de incrementar su potencia estaba en aumentar el régimen máximo, manteniendo la presión media. Los trabajos experimentales habían demostrado que la velocidad de los gases, en la tapa de cilindros con dos válvulas, había llegado a su límite crítico y que la inercia del sistema de distribución impedía utilizar el motor, dentro de un cierto margen de seguridad, a más de 9.800 rpm. Por consiguiente, la única medida razonable era diseñar una nueva tapa de cilindros que permitiera una mejor "respiración" y adoptar un sistema de distribución más liviano para que su menor inercia permitiera aumentar el régimen máximo en unas 1.250 rpm.
El nuevo diseño siguió en sus líneas generales los esquemas anteriores de los Coventry-Climax y la mayor modificación es el remplazo de la cadena de comando de la distribución por una cascada de engranajes. La culata fue realizada en aleación liviana LM 8 y las cámaras de combustión son del tipo "de techo". Las dos válvulas de aspiración de cada cilindro son de acero EN 59 de 2,64 cm de diámetro, mientras que las de escape siguen siendo de acero 21-4 NS y de un diámetro de 2,37 cm. El ángulo entre las válvulas de aspiración y de escape es de 60°. El asiento de las mismas, montado en caliente, es de acero auteníico para las de aspiración y de bronce Hindural para las de escape. Los árboles de la distribución son de fundición y las levas de acero templado. Otra importante innovación fue el empleo de pistones forjados en lugar de los de fundición utilizados anteriormente.
Es bien conocida la dificultad de desarrollar de manera satisfactoria un motor con cuatro válvulas por cilindro, y el Coventry-Climax no fue una excepción. En efecto, fueron necesarios 18 meses de trabajo para completar los proyectos y la puesta a punto. La mayor dificultad la presentaron las características de combustión del motor de cuatro válvulas, notablemente inferiores a las del modelo de dos válvulas. Una cuidadosa investigación reveló que era necesario anticipar el encendido unos 10° con respecto al valor utilizado en la distribución anterior. También el consumo específico de combustible es mayor y el sistema de aspiración requirió una considerable reducción efectiva de la "longitud de onda de pulsación" (ram effect).
Todas estas dificultades fueron superadas y los resultados obtenidos representan un considerable adelanto. Una potencia máxima de 213 HP a 10.500 rpm, una cupla máxima de 16,3 kgm y una presión media efectiva de 13,7 kg/cm² a 8.500 rpm del motor con cuatro válvulas por cilindro, representan una mejora considerable con respecto a los 203 HP a 9.750 rpm, los 15,8 kgm de cupla y los 13,3 kg/cm² de presión media efectiva del modelo de dos válvulas por cilindro. Por otra parte, la nueva versión tiene una gama de regímenes útiles de alrededor de 3.500 rpm, frente a las 2.500 del modelo anterior. El incremento del régimen máximo de rotación de 9.500 rpm a 10.500 rpm permitió bajar la relación de la trasmisión, aumentando la cupla del motor, lo que se traduce en una mejor aceleración, que como ha sido demostrado por la experiencia, constituye un factor más importante que el aumento de la potencia para lograr una victoria.

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Disposición: 8 cilindros en V de 90° de abertura.
Diámetro y carrera: 72,39 mm por 45,47 mm.
Cilindrada: 1.496,36 cc.
Relación de compresión: 12:1.
Combustible y sistema de distribución: nafta de 100 octanos; bomba de inyección Lucas.
Potencia máxima: 213 HP a 10.500 rpm.
Cupla máxima: 16,3 kgm.
Presión media efectiva: 13,7 kg/cm² a 8.500 rpm.
Velocidad media del pistón: 940 m/min a 10.500 rpm.
Régimen máximo permitido: 11.000 rpm.
Orden de encendido: A1, B4, A2, B3, A4, B1, A3, B2.
Peso a seco: 135,17 kg.



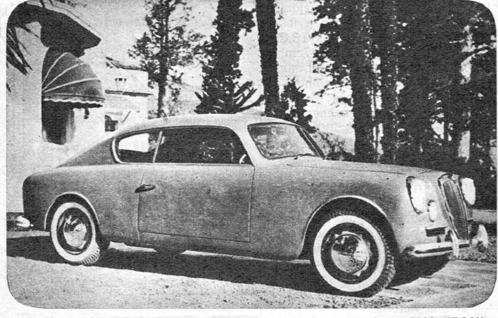
VINCENZO LANCIA, EL CONTADOR QUE QUERÍA VIVIR...



1949 - ARDEA, cuarta serie



1950 - AURELIA "B10"



1951 - AURELIA "B20"

Los partes diarios conservados por la dirección del establecimiento de Bolzano anotan, meticulosamente, todas las operaciones preliminares y las diferentes fases del nacimiento y crecimiento de la nueva fábrica. El primero de ellos, de fecha 9 de marzo de 1935, dice: "El Departamento Técnico de la comuna de Bolzano envía a la Dirección General de Turín los planos de la zona industrial para la elección del lote de terreno que adquirirá para la construcción del establecimiento Lancia". Más adelante, leemos: "Setiembre de 1935: iniciación de los trabajos de construcción de los primeros cuatro tinglados de la fundición"; "Abril de 1937: llegada a Bolzano de los primeros empleados que fueron enviados desde Turín, transferidos según las instrucciones"; "15 de mayo de 1937: llegada desde Turín del primer núcleo de operarios fundidores"; "20 de mayo de 1937: se comienza a contratar operarios locales"; "29 de junio de 1937: primera colada de fundición . . . " La fecha oficial del nacimiento del establecimiento de Bolzano es, por lo tanto, junio de 1937, con el primer resultado productivo de la planta. Vincenzo Lancia había muerto hacía apenas tres meses. Dos años después comenzaron los trabajos de construcción del departamento mecánico, al mismo tiempo que se ampliaban las instalaciones de la planta, extendiéndose las actividades a la fundición de aluminio. El establecimiento Lancia de Bolzano se convirtió, así, en un complemento insustituible, en el generoso pulmón que alimentaba los talleres principales de Turín, en la fase inicial del ciclo productivo.

La declaración de la segunda guerra mundial y la consecuente necesidad de descentralizar las grandes fábricas de los conglomerados industriales para protegerlas de la ofensiva enemiga, debía aumentar aún más la importancia de este establecimiento. Poco después se agregó a sus instalaciones el Departamento de Metalurgia, y los trabajos prosiguieron a un ritmo cada vez más intenso.

Entre octubre y noviembre de 1942, luego de repetidos bombardeos sufridos por la fábrica de Turín, se transfirieron a Bolzano no solamente algunas de las más importantes secciones para la producción de automotores industriales y militares (desde hacía tiempo no se hablaba más de automóviles de turismo, como es lógico), sino que también fue trasladado, completamente, el departamento de montaje y de pruebas. Tal transferencia masiva se completó en enero del año siguiente con la llegada de grandes contingentes de operarios y del resto de la maquinaria.

En junio de 1943, también llegaron a Bolzano los primeros bombardeos: las sirenas de las alarmas aéreas obligaban, reiteradamente, al personal a buscar refugio en las galerías excavadas en la montaña. El primer bombardeo serio tuvo lugar el 2 de setiembre de aquel año, y fue el que inició una larga serie. Aquella tremenda semana fue recordada en los famosos partes diarios con precisión burocrática: "3 de setiembre de 1943: se registran las primeras ausencias numerosas, sin permiso, del personal . . . "; "8 de setiembre de 1943: armisticio Badoglio. Ocupación de la provincia de Bolzano por las fuerzas alemanas y alejamiento de las autoridades italianas. Nuestro empleado Hueller fue muerto por los soldados alemanes durante las acciones armadas por la toma de la ciudad . . . "; "9 de setiembre: el establecimiento acusa un éxodo en masa de los obreros: cerca de 2.000 operarios no se han presentado, y vuelven a sus lugares de origen . . . "; "10 de noviembre: la reiniciación de las tareas en el establecimiento tiene lugar bajo la dirección del señor Manlio Gracco, con graves dificultades y preocupaciones por el futuro de la firma . . . "; "15 de diciembre: arresto durante algunos días del director administrativo Oneglio y de algunos funcionarios del establecimiento, por parte de las autoridades alemanas . . . "; "15 de diciembre: bombardeo de la zona industrial . . . " En esta forma se continúa durante todo el año 1944: bombardeos, muertes, arrestos, terror . . . , hasta el 2 de mayo de 1945.

Cita el mencionado diario: "2 de mayo: el evidente desbande de las fuerzas armadas alemanas y el colapso total de las autoridades de la ciudad es advertido por el personal de la fábrica; al atardecer el trabajo es abandonado por todos, mientras que en los depósitos del establecimiento los alemanes se apoderan de todas las bicicletas que encuentran . . . "; "3 de mayo: fin de la guerra y liberación de la provincia de Bolzano por parte de las tropas ocupantes; dos de nuestros empleados caen durante la refriega entre elementos de la Lancia y soldados de la Wermacht. El operario Irio Boring es fusilado, dentro del establecimiento, por soldados alemanes, como represalia . . . " Era el último acto de la tragedia, aunque el retorno a la normalidad y al trabajo constructivo llevarían aún bastante tiempo. Inmediatamente se iniciaron las operaciones de reconstrucción de las instalaciones destruidas; las secciones que pertenecían al establecimiento de Turín volvieron a la casa matriz, a excepción del departamento de autovehículos industriales, que permaneció definitivamente en Bolzano, constituyéndose en centro de una de las actividades principales de la firma. Más tarde la fábrica es ampliada, tanto en la parte de fundición y aleaciones livianas como en la de mecánica y producción de

camiones, convirtiéndose en el más moderno centro europeo de su tipo, una generosa nodriza que alimentaría al establecimiento de Turín con un flujo continuo de materiales indispensables al ciclo productivo.

(4º nota) **por DIEGO BARACCHINI**

ALGUNOS AÑOS ANTES DE LA DECLARACIÓN DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL, EL GOBIERNO ITALIANO PROMOVIÓ LA CREACIÓN DE UN CENTRO INDUSTRIAL EN LA ZONA DE BOLZANO, CON FINALIDADES EN PARTE POLÍTICAS, EN PARTE ESTRATÉGICAS. ENTRE LAS FÁBRICAS INVITADAS A DAR VIDA A ESTE COMPLEJO INDUSTRIAL SE ENCONTRÓ LA LANCIA, LA QUE A FINES DE 1934 DECIDIÓ ADHERIRSE A LA INICIATIVA CON LA INCORPORACIÓN INICIAL DE UNA SIMPLE PLANTA DE FUNDICIÓN.

EL ARDEA

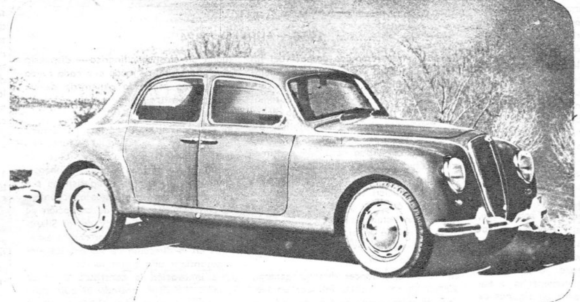
En 1939, la Lancia lanzó el modelo bautizado con el clásico nombre de **Ardea.** Era un automóvil de modesta cilindrada para esos tiempos: apenas 903 centímetros cúbicos, brillante y nervioso, económico en el consumo, con cuatro puertas y cuatro plazas. Recordaba en sus líneas generales al **Aprilia,** con el cual la Lancia acababa de afianzarse, pero debidamente reducido: casi igual en su sección longitudinal, tenía la cola menos alargada, el capot más corto y saliente con respecto a las ruedas anteriores; a pesar de su menor distancia entre ejes, los asientos posteriores conservaban su posición avanzada con relación al eje trasero. Naturalmente, luego de la tan positiva experiencia con el **Aprilia,** también el **Ardea** tenía estructura portante: cada parte del casco soldada eléctricamente a la otra, para lograr este cometido. Desde el punto de vista mecánico, el **Ardea** presentaba una cierta simplificación con respecto al **Aprilia,** sobre todo en lo que se refiere a la suspensión posterior, de la cual hablaremos más adelante.

El motor conservaba las características y disposición del cuatro cilindros en V de pequeña abertura. La cilindrada, con diámetro y carrera de 65 por 68 milímetros, resultaba de 903 centímetros cúbicos y desarrollaba, con válvulas a la cabeza comandadas por un árbol superior accionado por una silenciosa cadena, una potencia máxima de 28 a 29 HP a 4.600 revoluciones por minuto, suficiente para imprimir al auto una velocidad máxima de 108 kilómetros por hora y una óptima aceleración, en virtud de su bajo peso total (750 kilogramos).

La moderada potencia necesaria para estas performances (favorecida, también, por la buena penetración aerodinámica) y el óptimo rendimiento termodinámico (cámaras de combustión hemisféricas con válvulas inclinadas, volumen reducido con mínima dispersión térmica) hacían posible un consumo de combustible muy reducido: poco más de 7 litros por cada 100 kilómetros (relación de compresión, 6:1).

La suspensión delantera era a ruedas independientes según el tradicional sistema patentado por Lancia, es decir, con tubos verticales que contenían elásticos helicoidales y amortiguadores hidráulicos concéntricos, rediseñados con algunas variantes constructivas con respecto a los del **Aprilia,** pero siempre unidos por una barra de acople; posteriormente, en cambio, la suspensión era del tipo a puente monoblock y ballesta longitudinal. Cambio de cuatro relaciones hacia adelante, con engranajes del tipo de "imbocco rapido".

Esta es la fisonomía general del **Ardea,** rico en particularidades técnicas interesantes, como era la tradición Lancia para cada modelo. Por ejemplo, el sistema de distribución con árbol a la cabeza con simples y cortos balancines oblicuos, todos simétricos e independientes, desmontables e intercambiables con facilidad (sistema patentado); la cadena de comando de la distribución, doble y provista de un tensor automático; las bielas estampadas en duraluminio; las ballestas de la suspensión posterior montadas sobre bujes Silentbloc.





1951 - AURELIA "B21"

Pero el **Ardea** nació en un momento poco feliz, en plena política de economía bélica, cuando ya se empezaban a sentir las primeras manifestaciones de la guerra. En los días de la nafta racionada, de movilizaciones y de reclutamiento, con pocas esperanzas en un milagro que detuviera los pasos marciales de los soldados de todas las nacionalidades, el **Ardea** fue guardado como una ilusión, que se habría de retomar quién sabría cuando . . .

Del **Ardea** se recomenzó a hablar a fines de 1945, cuando la Lancia pudo retomar un cierto ritmo de producción, y este automóvil liviano, fino, brillante, fue verdaderamente redescubierto por el público, manifestándose como un pequeño prodigio para las modestas necesidades del empobrecido parque automotor italiano. Reapareció el **Ardea** en su segunda serie con algunas modificaciones, la principal de las cuales fue la del baúl posterior que ahora contenía en su interior la rueda de auxilio (en la primera serie estaba ubicado en un pequeño hueco, protegido con una tapa).

El motor **Ardea** sirvió, luego, de base a un práctico tipo de taxi, aparecido en 1949, con chasis especial alargado, y al furgoncito "800", con una capacidad de 8 quintales.

La tercera serie del **Ardea** apareció en 1946 y tenía como modificación principal el cambio de cinco marchas, con la quinta sobremultiplicada (relación 1: 0,895), para lograr una marcha, aún más económica, en caminos planos; el mismo grupo fue montado más tarde en una versión "camioncito". Finalmente, la cuarta serie fue presentada en 1949: gracias a la adopción de la tapa de cilindros de aluminio, a un aumento de la relación de compresión (6,7:1) y a un nuevo carburador, la potencia llegó a los 30 HP, siempre a 4.600 revoluciones por minuto, con la consecuente mejora en las prestaciones en general. En conjunto, de este modelo que muchos



1954 - AURELIA "2.500"



1954 - AURELIA "B12"

recuerdan aún por su precio y por su proverbial solidez, se construyeron casi 22.000 unidades en la versión berlina y alrededor de 9.000 vehículos derivados.

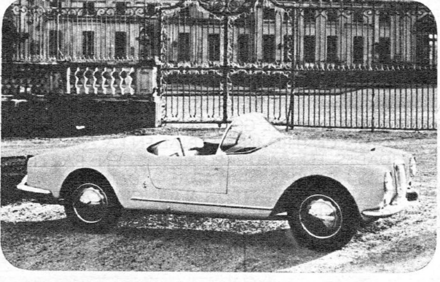
LOS AÑOS DEL AURELIA

La época gloriosa del **Aprilia** duró catorce años. En la segunda posguerra este modelo de concepción técnica revolucionaria representó el "non plus ultra" de la vanguardia y del refinamiento, insuperable en las carreteras por la brillantez de sus performances, imbatible en las carreras deportivas de la clase de 1.500 centímetros cúbicos.

Una vez superados las primeras necesidades de repoblamiento del deteriorado parque automovilístico italiano, que había durante algunos años sufrido las consecuencias de que todas las fábricas concentraran sus fuerzas en la producción de material bélico, el lento pero seguro restablecimiento de la normalidad en el campo económico creó nuevas necesidades y nuevas ambiciones.

El **Aprilia**, repetimos, poseía cualidades de excepción, pero eran por sobre todo, cualidades mecánicas y dinámicas. Nacido en 1936, aunque su aspecto estético había permanecido prácticamente inalterado al recomenzar la producción en la postguerra, ya comenzaba a notarse el peso de los años en algunas de sus características: la habitabilidad no excepcional, el reducido espacio del baúl, la línea siempre agradable pero superada. Sin embargo, era muy difícil sustituirlo. La idea de realizar un nuevo modelo que ocupara el lugar del **Aprilia** debía madurar en la Lancia, poco a poco, y la génesis de esta idea aparece muchos años antes que la decisión de fabricarlo fuera tomada, en tiempos en que se pensaba en cualquier cosa menos que en automóviles de paseo: en noviembre de 1943. En aquellos meses de guerra, la Lancia había llevado a Turín la dirección técnica y experimental, que desde hacía un año se encontraba en los locales de la filial de Padua: allí, Giuseppe Vaccarino era el ingeniero-jefe, mientras que Vittorio Jano dirigía el departamento experimental. El ingeniero Francesco De Virgilio, joven técnico de la Lancia, jefe del servicio de estudios especiales y patentes, concibió, a fines de 1943, la idea (que en un principio se trató de un simple ejercicio intelectual) de estudiar el diseño de un motor de seis cilindros en V, problema que ya Vicenzo Lancia había intentado atacar en una época. Una vez desarrollado el estudio, el ingeniero De Virgilio llegó a la conclusión que, para obtener un buen equilibrio de las fuerzas alternativas de inercia en un motor de seis cilindros en V con una abertura de 40 a 80 grados, el cigüeñal no podía ser el derivado del "seis cilindros" en línea. Descubrió que existían dos cigüeñales, distintos entre sí por la disposición relativa de sus muñones, que permitían un óptimo equilibrio, y que el resultado era mejor, utilizando una V de 60 grados de abertura.

Para confirmar, prácticamente, tal previsión técnica, se transformó en seis cilindros a un "ocho cilindros" en V de 40 grados, motor que jamás había salido de la etapa experimental, elaborado en los años 1941-1942. El resultado fue muy satisfactorio. Hasta entonces nunca se había visto funcionar un motor de seis cilindros en V que se mantuviera firme sobre sus propios soportes elásticos.



1956 - AURELIA "B24"

El estudio fue retomado después del fin de la guerra, en vista de una aún lejana sustitución del **Aprilia** y de la producción de una nueva serie de automóviles, según un programa de largo alcance. Por este motivo, el prototipo 6V —identificado por el número "538"— tenía una cilindrada de 1.569 centímetros cúbicos (68 x 72 milímetros); la apertura de los cilindros era de 45 grados y la distribución se lograba por medio de un solo árbol de levas sobre el cuerpo motor, con botadores y balancines. Este motor funcionó en el banco de pruebas y en un **Aprilia** experimental durante todo el año 1947.

En 1948, el entonces director general, Gianni Lancia, decidió fabricar un modelo completamente nuevo, dejando de lado la idea de un simple rejuvenecimiento del **Aprilia.** Así, mientras se iniciaban los diseños de un automóvil —mecánica y carrocería— más avanzado, prosiguieron las experiencias con el "seis cilindros" en V, para el cual la oficina técnica —de la cual era director el "commendatore" Vittorio Jano— había ya descubierto una serie satisfactoria de elementos positivos. El segundo motor de prueba (denominado "B10" primer tipo) tenía la apertura de la V de los cilindros de 50 grados y mantenía la cilindrada de 1.569 centímetros cúbicos, con un diámetro de 68 milímetros y una carrera de 72.

Mientras tanto, se desarrollaban los estudios del automóvil completo "B10".

En primer lugar se decidió aumentar sensiblemente la distancia entre ejes con respecto a la del **Aprilia,** de modo de disponer de una habitabilidad longitudinal mayor y, naturalmente, compensar al mismo tiempo, la diferencia de longitud del nuevo block de seis cilindros, en comparación con el de cuatro cilindros, bastante más corto que aquel. Se mantuvo el excelente tren delantero del **Aprilia,** con suspensión a ruedas independientes, elásticos helicoidales encerrados en un tubo y amortiguadores telescópicos incorporados (ya en el **Aprilia** de la posguerra se había incluido un interesante sistema de frenaje hidráulico al final de la carrera del amortiguador), pero la oficina técnica modificó, radicalmente, el tren trasero. En efecto, en el **Aprilia** las ruedas posteriores eran guiadas por dos cortos brazos longitudinales que llevaban a tierra el centro de rolido del auto, con la consecuente inclinación transversal en las curvas. Descartada la solución del brazo transversal oscilante (las ruedas posteriores debían ser independientes) que se presta bien a reducir el efecto arriba mencionado, produciendo, en cambio, una oscilación lateral de las ruedas con un pronunciado efecto giroscópico que endurece la suspensión, fue decidido adoptar un sistema intermedio que en esos años fue considerado muy audaz: el brazo portarrueda —sobre el que actuaba un elástico cilíndrico— dispuesto diagonalmente, de modo que cada rueda se ubicaba según la generatriz de un cono con vértice en el eje transversal del propulsor.

En realidad, el brazo portarrueda estaba constituido por un triángulo de tubos con articulaciones montadas sobre bujes de goma, cuyos ejes no estaban alineados, sino que, de acuerdo a un sistema patentado, estaban dispuestos oblicuamente con respecto al eje de oscilación de los brazos. Tal oblicuidad de los Silentbloc tenía por objeto evitar cargas excesivas en la dirección de sus propios ejes y garantizar una mejor tenida.

Otra innovación la constituía el grupo cambio-propulsor, anclado al auto para aumentar el peso sobre el eje posterior. Inicialmente, el embrague se encontraba a la salida del motor, pero en el modelo definitivo se colocó al revés, dada la inercia que existía (a pesar de la liviandad y de la rigidez del árbol de la transmisión) entre el embrague y el cambio. Como en el **Aprilia,** que tenía solamente el propulsor anclado al chasis, se conservaron los frenos centrales. Finalmente, se adoptó el comando del cambio con palanca sobre la barra de dirección.

Volvamos al motor. El tipo "B10" definitivo fue completado en 1949. La abertura de la V se llevó a los 60 grados (ángulo que, como ya dijimos antes, garantizaba un mejor equilibrio en un motor de seis cilindros, según había sido descubierto, también, por Antonio Capetti, profesor de Máquinas Térmicas en el Politécnico de Turín). La mayor apertura fue posible gracias al amplio compartimiento del motor de la carrocería definitiva. El ingeniero Lancia decidió aumentar la cilindrada con respecto al modelo precedente, teniendo en cuenta el mayor peso de aquel: 1.754 centímetros cúbicos, con diámetro de 70 milímetros y carrera de 76. La relación de compresión era de 6,85:1; la potencia máxima de 56 HP a 4.000 revoluciones por minuto (régimen máximo: 4.400 rpm); la cupla motriz máxima era de 10,8 kilográmetros en los regímenes comprendidos entre las 2.500 y 3.000 revoluciones por minuto. La potencia específica resultaba, por lo tanto, de 31,9 HP por litro, es decir, que se trataba de un motor no excesivamente potente, pero de gran elasticidad y constancia en sus prestaciones.

Entre otras particularidades, el motor del **Aurelia** "B10" tenía el block de aluminio y las camisas de cilindros de fundición, recambiables, en contacto con el agua refrigerante, poseía en el equipo de refrigeración dos termostatos: uno en la tubería para regular la circulación del agua, y el otro en el radiador para comandar la persiana reguladora de la entrada de aire. Por otra parte, el árbol de distribución era accionado por una doble cadena mantenida en tensión por un piñón sobre cuyo soporte deslizable actuaba la presión del aceite lubricante. Tal sistema "tensa-cadena" hidráulico, creado por el proyectista del motor, fue patentado por Lancia.

El automóvil, con carrocería berlina y estructura portante (se construyó, también, un cabriolet y un chasis para recibir carrocerías especiales) tenía una línea muy sobria y señorial: se había conservado la tradicional parrilla delantera en forma de escudo, pero más redondeada. Poseía la personalidad de todos los modelos Lancia. Sus dimensiones eran: distancia entre ejes, 2,86 metros (chasis separado: 2,91 m); trocha delantera, 1,28 m y trasera, 1,30 m; largo máximo, 4,42 m (chasis: 4,09 m); ancho, 1,56 m (1,46 m); altura (con carga), 1,50 m; radio de giro, 5,35 m; peso (vacío), 1.000,80 kilogramos (770 kilogramos); neumáticos, 145 x 400; velocidad máxima, 135 km/h; consumo, 11 litros de nafta común cada 100 kilómetros.

El **Aurelia** fue presentado en mayo de 1950 y tuvo, inmediatamente, un gran éxito entre los críticos especializados y entre el público en general. El "B10" fue seguido, en 1951, por el "B20" (con carrocería cupé Gran Turismo Pininfarina, motor de 1.991 centímetros cúbicos —diámetro y carrera de 72 por 81,5 milímetros— de una potencia de 80 HP a 5.000 revoluciones por minuto; distancia entre ejes, 2,66 metros; peso, 900 kilogramos y velocidad máxima de 165 kilómetros por hora). Y por el "B21" (siempre con motor de 1.991 centímetros cúbicos, pero con potencia de 70 HP a 4.800 revoluciones por minuto y carrocería idéntica al del "B10"; la velocidad máxima era de 145 kilómetros por hora). El "B20" fue un modelo famoso que inició un estilo constructivo nuevo: el automóvil de Gran Turismo concebido en función de sus dotes deportivas, pero sin descuidar el confort y la silenciosidad usuales en una máquina de lujo. Siguió luego, en 1952, el tipo "B22" con potencia aumentada a 90 HP y velocidad de 160 kilómetros por hora; también este automóvil de apariencia pacífica, pero de temperamento vivaz, se impuso en gran número de carreras de la categoría Turismo, confirmando las cualidades excepcionales de un motor y de un chasis que diez años antes anticiparon sus proyectos.

Mientras tanto, el "B20" se transformaba en el 2.500 (exactamente, 2.451 centímetros cúbicos), la potencia pasaba a 115 HP a 5.200 rpm y la velocidad máxima a 185 kilómetros por hora; el puente posterior pendular se transformaba en uno del tipo De Dion, con ballestas longitudinales y la berlina de serie se convertía en el "B12", siempre con motor de seis cilindros, pero de 2.266 centímetros cúbicos (diámetro y carrera de 75 x 85,5 milímetros), 85 HP a 4.800 rpm; 2,85 metros de distancia entre ejes; 151 kilómetros por hora de velocidad máxima; carrocería de líneas modificadas y terminación interior de gran lujo. Fue presentado en el Salón de Turín de 1954.

Sucesivamente, nacieron el elegantísimo y clásico spider Pininfarina "B24" (con 2,45 metros de distancia entre ejes y 180 kilómetros por hora de velocidad máxima). Finalmente, en 1956, el cupé "B20", terminada su brillante carrera deportiva, se hacía más turístico, gracias a una distribución menos cruzada, concluyendo así el ciclo del **Aurelia.**



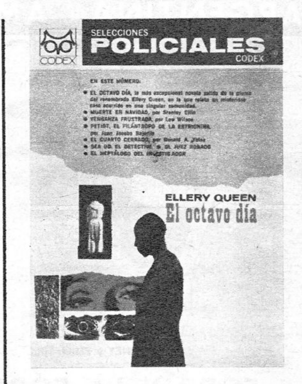


LOS HOMBRES-LOBO
de FRANK POWELL

Extraordinaria novela donde se relatan las asombrosas peripecias de un grupo de expedicionarios en las misteriosas entrañas de la tierra.

- ¿EXISTEN LOS PLATOS VOLADORES?
- MUERTE Y RESURRECCIÓN DE UNA ISLA: TRISTÁN DA CUNHA
- HENRY MORGAN, BANDERA NEGRA EN EL CARIBE
- VERSALLES EN CHINA • SAMOA OCCIDENTAL





¡IMPACTO EN LA EMOCIÓN!

¡TRES PUBLICACIONES QUE JUEGAN CON EL SUSPENSO...!

¡Los más famosos autores en su género!

¡Novelas completas, muchas de ellas traducidas por primera vez al castellano!

¡Casos verídicos e imaginados!

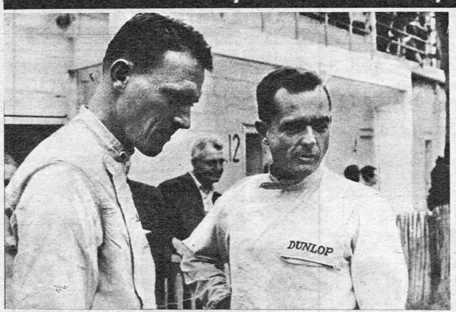
¡Páginas plenas de intensidad y fuerza!

¡Un golpe directo a la emoción!

SON EDICIONES CODEX
cuidadas en todos sus detalles.
SÓLO $ 50.-
Aparecen todos los meses.
160 Páginas Ilustradas.







DAN GURNEY y PHILL HILL

automundo INFORMA

LA FORD Y LA FÓRMULA 1

Continúan los comentarios sobre la participación probable de la Ford Motor Co. en el próximo Campeonato del Mundo, con coches de Fórmula 1. A este respecto, Carroll Shelby ya apalabró a Phill Hill (ex campeón del mundo, en la actualidad contratado para la carrera de coches sport del equipo Cobra), a Dan Gurney y a Richie Ghinter.

FAROS AL YODO

Gran auge alcanzaron en Europa los nuevos faros para automóviles a vapores de iodo. Los mismos, si bien solucionan algunos de los inconvenientes que presentan las lámparas comunes, presentan otros, tales como su mayor precio y el excesivo encandilamiento que producen.

Escudería Delta Alfa Romeo

En los ambiente europeos y, en particular, en aquellos cercanos a la fábrica Alfa Romeo, se habla de que en la presente temporada concluirá la actuación de la Delta como escudería que representa oficiosamente a la casa del trébol, quedando libre el ingeniero Chitti y toda su organización. Alfa volvería oficialmente a las carreras, participando solamente en competencias de Gran Turismo, prototipos y Turismo Mejorado.

Un monocasco cordobés

Según fuentes muy bien informadas se estaría fabricando en un taller de Córdoba, un chasis monocasco con carrocería de material plástico, que podría equiparse con motores desde 1 litro a 3.000 centímetros cúbicos de cilindrada. Dicha realización estaría dentro de las cláusulas establecidas por la Federación Internacional de Automovilismo en lo que se refiere a la Fórmula 1, lo que nos hace pensar que el misterioso constructor está proyectando sus esfuerzos hacia un monoplaza que puede competir en nuestro medio y en el extranjero.

MOTORES BRM DE FÓRMULA 1 A PRECIOS DE COMPETENCIA

Sir Alfred Owen, dirigente del departamento deportivo de la fábrica inglesa BRM, ha informado a todos los equipos que participan en las carreras internacionales que su casa está dispuesta a proporcionar motores de Fómula 1 hasta 3.000 cc, "a precios de verdadera competencia" y con garantía.

PEDRO RODRÍGUEZ ¿A LA BRABHAM?



PEDRO RODRÍGUEZ

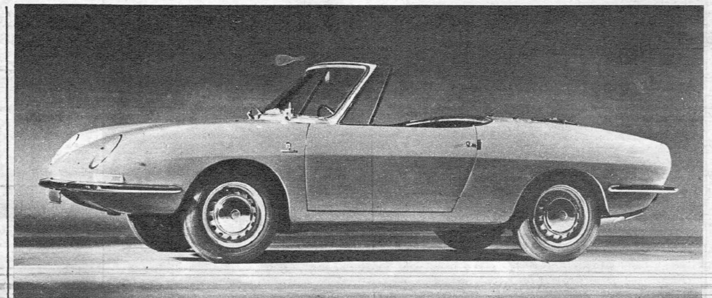
Si se concreta la formación del equipo Ford en las próximas competencias de Fórmula 1 para el Campeonato del Mundo 1966, el mexicano Pedro Rodríguez ha sido ya apalabrado para formar parte del equipo Brabham juntamente con Hulme, en sustitución de Dan Gurney.

VILLORESI DE DUELO

En un accidente perdió la vida la hermana mayor del popular corredor Luigi Villoresi, actualmente retirado de las competencias y encargado de las relaciones públicas de la fábrica Innocenti, de Milán.

Cabalén en MN

El popular volante cordobés tiene bríos de sobra. Además del Ford Mustang que prepara para TC, dotado de un motor F 100, y de las incursiones posibles que hará con el mismo auto, pero con motor original, en TM, apunta sus cañones hacia la MN. Examinados los MN Fórmula 2 en proceso final de construcción, en el taller de Lelio Castelli, le encargó el diseño y construcción de un MN Fórmula 1, con un motor Peugeot, llevado a 1.800 cc el que se ubicará en la parte posterior del auto, delante del eje. Caja Lancia y frenos a disco del mismo origen.

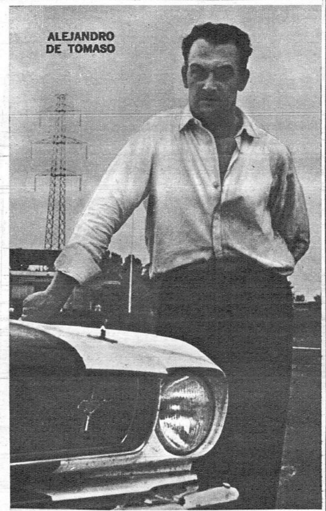


SPIDER DE BERTONE

Verdadero suceso ha obtenido el Fiat 850 Spider, diseñado y realizado por Bertone y presentado en el último Salón de Turín. A dicho coche se le ha agregado ahora un "hard-top" muy estilizado y afín a la línea del auto.

Los entendidos, además de apreciar la obra realizada por Bertone, han definido este nuevo accesorio como "el más funcional entre todos los hard-top".

DE TOMASO PARA EE. UU.


ALEJANDRO DE TOMASO

Alejandro De Tomaso, nuestro compatriota, ha cerrado un brillante negocio relativo a la venta de 50 coches modelo "Vallelunga", algunos de los cuales serán carrozados por Ghia y por Fissore. Este modelo será comercializado en los Estados Unidos a través de la organización Chinetti, que según parece ya tiene vendidas todas las unidades adquiridas a De Tomaso.

SIMCA 1.000 PREPARADO

Muchos constructores y preparadores de coches de carrera europeos se sienten atraídos, cada vez más, por el motor del Simca 1.000 para equipar sus futuros proyectos, ya sea para máquinas de Gran Turismo o de Fórmula 2 y 3.

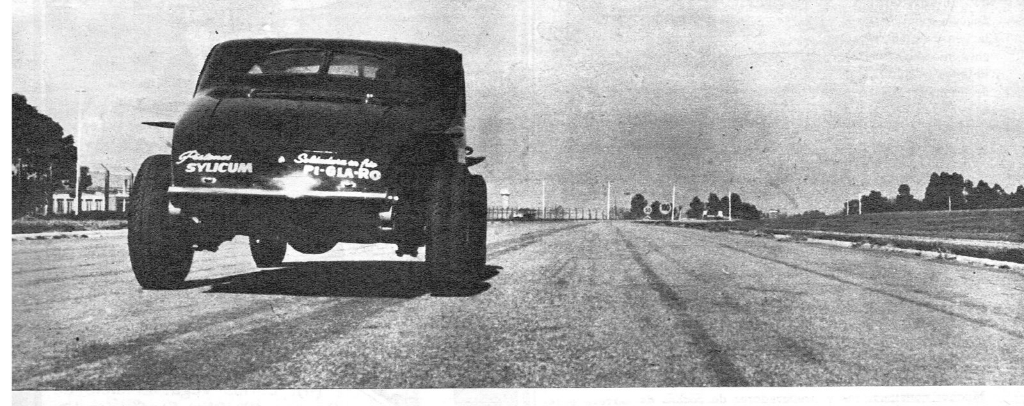
JIM CLARK DESOCUPADO


COLIN CHAPMAN

Colin Chapman, "patrón" de la Lotus, ha declarado que su escudería se ve obligada a abandonar las competencias de Fórmula 1. "No tenemos un motor para la nueva Fórmula Grand Prix para el año que viene, y por lo tanto, no tengo otra alternativa". Después de esta declaración, si bien ya han llegado a Chapman muchos mensajes pidiéndole que desista de su decisión, todo el mundo se pregunta: ¿qué hará entonces Jim Clark . . . ?

automundo PRUEBA

EL F 100 DE ÁNGEL



El mundo del TC bulle de **trascendidos.** Hay quienes dicen la verdad, quienes aplican la lógica y quienes **inventan.** La idea nos pareció buena: **llevar a los aficionados nuestra impresión del auto que revoluciona el ambiente.** Lo probamos en distintos escenarios. Destacamos lo que nos gustó y lo que admite mejoras. Pero las dudas se desvanecen: el F 100 de Ángel Rienzi es, a nuestro juicio, **una bomba.**

por MIGUEL ÁNGEL BARRAU

CUANDO llegamos al taller de Rienzi sabíamos que nuestra misión no era fácil. El posible buen éxito de convencer a un corredor —un par de días antes de una carrera— de **prestarnos** su automóvil para extraer de él impresiones de manejo, era, al menos, dudoso. Expusimos a Rienzi nuestra pretensión. Casi sin pensarlo, nos dijo:

—¡Con todo gusto . . . ! Dispongan ustedes el día. El auto está listo.

Quedamos en que sería durante la mañana siguiente. No era cosa de darle tiempo a que se arrepintiera. La oportunidad de charlar era buena y lo hicimos de mil y una cosa que se concretan en dos palabras: Turismo Carretera.

A la **hora señalada** nuestro interés se tradujo en excelente puntualidad. A las 8,15 estacionamos frente al taller. A los pocos minutos llegó Rienzi. El F 100 arrancó de inmediato. Mientras se suplantaba el rodado con el cual **se lo remolca** por aquel que **usa en carrera,** el motor levantó temperatura normal de funcionamiento.

Cuando nos aprestábamos a salir y mientras agradecíamos el gesto, recibimos la primera sorpresa.

—Cómo anda de nafta . . . —preguntamos.

—Tendrá unos 30 litros —respondió Rienzi—. Si pasan por el autódromo, carguen allí.

—100/130, ¿verdad?

—No. 80 octanos.

Ante nuestra impresión de incredulidad, Rienzi nos aclaró:

—No se extrañen. El índice de compresión alcanza sólo a 7,5:1. Lo que sucede es que hemos obtenido una excelente presión final de combustión debido a un muy buen llenado de cilindro, aun a regímenes elevados. Pero yo no le digo más. Cuando lo pruebe . . . después me cuenta.

Y nos fuimos.

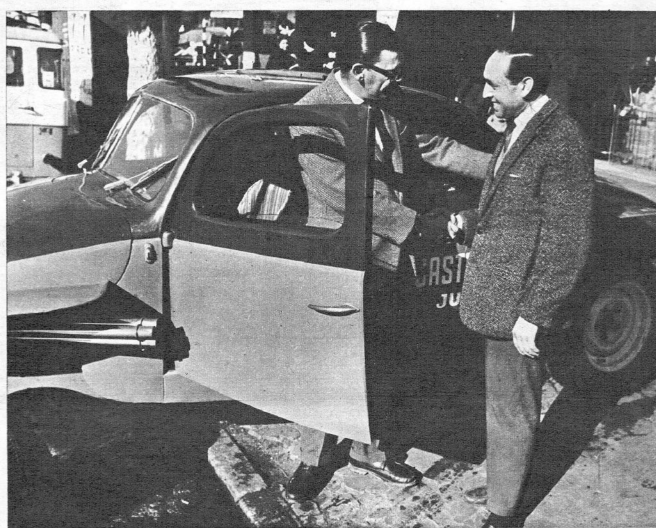
Las primeras impresiones . . .

. . . las ubicamos sobre la posición de manejo. Si bien relativamente cómoda, debemos definirla como **tradicional.** La ubicación del acelerador, arriba y a la derecha del pedal de freno, nos trajo a la memoria la de aquellos **midgets** que condujéramos hace ya . . . bueno . . . **algunos años.** Embrague y freno son de accionar suave, estando equipado éste con bomba de doble circuito, en tandem, y ayudado por un **power.** El volante de dirección, de inclinación acertada, es de diámetro apropiado y se encuentra recubierto de una capa gruesa de goma sintética

LO QUE NO PUDIMOS

Antes que el F 100 de Rienzi quisimos probar la máquina de José Froilán González, el famoso Chevitú. Naturalmente le correspondía la prioridad por el resonante suceso que lograra en la presente temporada y porque ya es una realidad que marcha al frente en el campeonato de TC. Pero no pudimos cumplir con nuestro deseo: la febril actividad de la gente del Chevitú, entre carrera y carrera, no les permitió cedernos el coche durante el tiempo necesario para hacer nuestra prueba. Otra vez será.

RIENZI 200



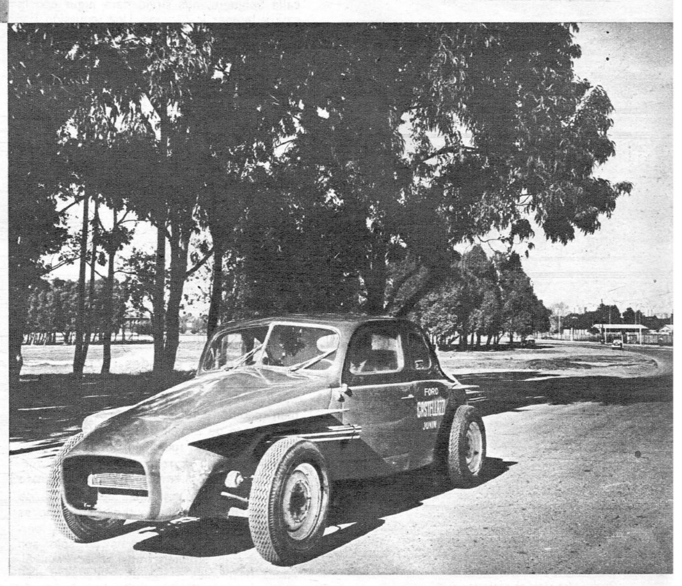
Angel Rienzi nos despide. No queremos ni imaginar lo que pudo estar pensando.

que envuelve una delgada lámina de acero. La caja de cambios, **de sólo tres marchas hacia adelante, nos atrajo,** no por ese detalle por cierto sino por su suavidad y exactitud. La visibilidad es todo lo buena que se puede lograr mediando **lo absurdo** de los reglamentos que exigen mantener el tamaño del parabrisas original del modelo el que, barranca abajo y viento a favor, llegaba apenas a los 140 km/h. Hoy, con muchos km más de velocidad —ya veremos cuántos— hay que arreglarse con idéntica visibilidad.

Cosas de los reglamentos. El habitáculo, esencialmente funcional, dispone de todos aquellos elementos comunes a los TC y a las funciones que el acompañante debe cumplir en carrera. Además, es **prolijo.**

Al cruzar el paso a nivel para tomar la avenida del bajo, recibimos la primera impresión sobre las suspensiones. Aquella **rigidez** que fue factor común al TC y que aún subsiste en la mayoría de sus exponentes, en el F 100 ha desaparecido. **Los elementos elásticos de la suspensión trabajan. Los amortiguadores amortiguan, no traban.**

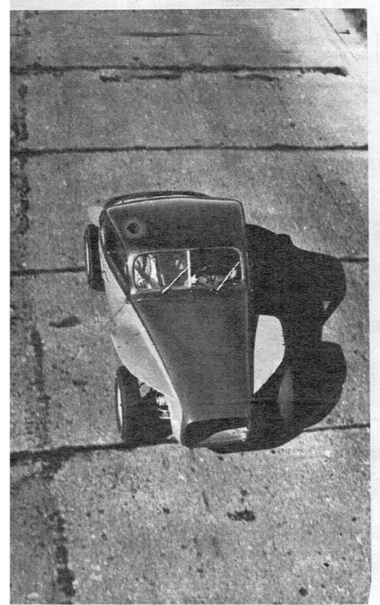
El motor ronroneaba su satisfacción. Doblamos despacio, en primera. La relación es larga, 2,12:1. Aceleramos gradualmente. Cuando el tacómetro mostró 4.000 rpm alguien nos dio un golpe en la espalda y salimos hacia adelante... **como tiro.** El torque máximo se hacía presente y cuando llega, **llega.** Una acelerada en segunda velocidad y **el tránsito** nos miró furioso. Vol-



Por la "palangana" rumbo a la costanera. También la hicimos en el otro sentido. En el clásico.

A la hora de doblar el F 100 está a la altura de sus otros merecimientos. El autoblocante mantiene la tracción en todo momento.

EL F 100



Donde "las cosas se ponen espesas" y "todas las agujas a la derecha".

vimos a la cordura, pero sin ganas. Nos gustaba.

Como primer escenario elegimos la Costanera. El serpentear del camino que lleva a **la palangana** nos fue poniendo en onda. La relación de segunda velocidad es larga, 1,31:1 pero el motor tira bien "de abajo" y el auto, mediando la relativamente baja velocidad desarrollada se mostraba sumamente estable. La avda. Costanera, hasta la calle Salguero, nos sirvió para **jugar** con la caja y **tantear** los frenos. Una incursión por "Villa Cariño" nos llevó a **trabajarlos,** al igual que a la caja, sobre todo en curvas en que la primera **es una necesidad.** El diferencial autoblocante agrega un buen elemento de tracción permanente, pese a que la relación final del puente trasero 3,50:1, es más apta para altas velocidades que para obtener los mejores registros de aceleración. Al retomar la avenida el cuentavueltas marcó las 6.000 para 1ª y 2ª velocidad. No es el límite aparente del motor en las marchas, pero sí el que nuestra prudencia nos impuso. Corresponden, con cierta latitud a 113 y 182 km/h, respectivamente. El pase a tercera aclaró el concepto de lo que puede llegar a ser el F 100 en carrera. El tacómetro **trepó** con rapidez. La caída de rpm al pase de 2ª a 3ª coloca el régimen sobre la línea de torque. La aceleración es honestamente extraordinaria.

Al lugar de las grandes rectas . . .

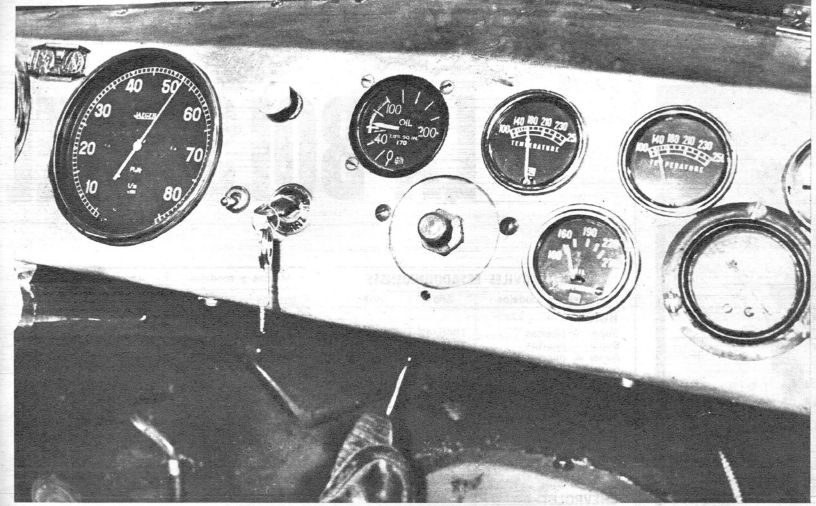
. . . llegamos más tarde. Ubicado un km, bien medido, y realizando en el primer mojón el pase de 2ª velocidad —6.000 rpm— a 3ª, el tramo fue recorrido en exactamente 18" 1/5 correspondiendo a una media de 197,160 km/h, y una velocidad **de salida,** sobre el final del tramo, de 228 km/h. El escenario, por cierto, no es el ideal, por cuanto los caminos que permiten estas manifestaciones no sólo son **escasos** sino también **transitados** y con algunos desniveles —ligeras trepadas y descensos— que atentan contra una medición de performance absolutamente exacta. Al final de las tiradas controlamos el instrumental. **Presión de aceite:** 50 lbs. **Temperatura de agua:** 80°C. **Temperatura de aceite:** 70°C.

Luego nos fuimos a almorzar . . . y a pasear por Palermo. Cuando los dos termómetros de agua que dispone el auto nos mostraron que, aun en el tráfico, la temperatura permanece invariable, cuando estuvimos convencidos de que el problema del F 100 es lograr que levante los deseables 90°C y no a la inversa, rumbeamos otra vez para Ezeiza. A la mitad del camino variamos el rumbo. Las próximas impresiones las recogeríamos . . .

. . . en el Autódromo Almirante Brown

Circuito Nº 1, el perimetral. No es el que más nos gusta pero es el único en el que los TC han demostrado, hasta ahora, lo que pueden hacer. Por cierto que el F 100 de Rienzi estaba listo **para ruta,** tanto de multiplicación como de suspensión, por lo que las impresiones recogidas deben amoldarse a situaciones similares de ruta y no, específicamente, al escenario usado.

Las condiciones de estabilidad demostradas son ponderables. Quizá bastante tenga que ver la mejor distribución de pesos lograda en la que, el conjunto "radiador-motor-caja" pesa **exactamente igual** que el anterior y ha sido corrido 15 cm hacia atrás. El elástico delantero ha sido aplanado 4 cm y los traseros trabajan casi sin flecha. Pese a lo **arcaico** del eje rígido delantero, el auto dobla bien, sin vicios notorios. En el frenaje, satisface. Saliendo de la horquilla a 3.600/3.800 rpm, en primera, la segunda velocidad **se tira** hasta pasar los boxes, un poco más allá de la línea de llegada. La tercera, **que hace mover el piso muy rápido,** ubica la aguja del cuentavueltas en las 5.000 rpm al disco que marca los 150 m previos a la entrada al curvón. Actúa el freno y la segunda velocidad se trasforma en un requisito ineludible. Al disco de los 50 m ubicamos



Sobre el final de la recta trasera. Hemos pasado el disco de los 200 m y estamos a punto de iniciar el frenaje. Régimen: 5.200 rpm.

el auto para tomar el radio de curva exacto. **Vueltas:** 4.800. Iniciamos la curva bajo el signo de la aceleración media. Sobre la mitad del recorrido lo dejamos deslizar hacia afuera. Cuando el curvón se cierra nos volcamos a la **aceleración constante.** Los neumáticos iniciaron su protesta, la rueda delantera izquierda apuntó a la alcantarilla . . . una corrección suave y . . . la recta. **Velocidad de salida:** 4.400 rpm. Las 6.000 llegan muy rápido; ponemos tercera. Los carteles amarillos que indican la distancia a la curva de Ascari se acercan muy velozmente. Peinamos el freno. Ubicamos el auto **por afuera.**

Régimen: 4.500 rpm. Se cruza un poquito y la rueda delantera derecha pasa a centímetros del cordón interno. El acelerador corrige a la par del volante. Avanzamos rumbo a la horquilla. El disco de los 200 m queda atrás. Antes del de 150 m frenamos **con firmeza.** Rebaje a segunda. Luego, **a primera.** El control es bueno. Doblamos abiertos. Sobre las dos terceras partes del recorrido el radio elegido nos lleva hacia el cordón interno. Aceleramos fuerte. El auto asoma la trompa a una recta desierta. **Régimen:** 3.800 rpm.

Repetido todo el proceso, no disminuye en nada el valor de la experiencia. Es como un vicio. **Cuanto más se repite, más gusta.**

De regreso . . .

. . . en Olivos cambiamos impresiones con Angel Rienzi. El rió satisfecho. Quizá no podía disimular su alegría por ver al F 100 **de regreso** y **entero.** Nos invitó a probarlo en el circuito de Salto. **Aceptamos.**

Al día siguiente, por la tarde, en la ruta que va de Salto a Arrecifes, con viento 3/4 de frente, comprobamos lo que el F 100 puede hacer. **Régimen:** 5.700 rpm. **Velocidad:** ligerísimo.

El resto ya es historia. Cuando esta nota vea la luz, también Pehuajó habrá dejado de ser incógnita.

Aunque parezca mentira, no nos podíamos convencer. Tanto escuchamos de los problemas de temperatura del F 100 que decidimos tantearlo. La verdad: no calienta.

LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

Marcas y modelos	Año	m$n
BUICK		
Super 4 puertas	1946/47	235.000
Super 4 puertas	1948/49	275.000
Super 4 puertas	1950	310.000
Super 4 puertas	1954	390.000
Super 4 puertas	1956	520.000
Super 4 puertas	1958	590.000
Super 4 puertas	1960	910.000
CADILLAC		
4 puertas	1940	115/140.000
4 puertas	1942	145/165.000
4 puertas	1946	170/190.000
Cupé de Ville	1954	510/550.000
Cupé de Ville	1960	960/990.000
CHEVROLET		
Cupé sedan	1940	245.000
4 puertas	1946/47	345.000
Fleetline	1947	420.000
4 puertas	1951	465.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	590/610.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1956	575.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1957	665.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1957	630.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1958	765.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	740.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	955.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1958	925.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1961	1.200.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.150.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.355.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1962	1.250.000
CHRYSLER		
4 puertas 6 cil.	1947	250/280.000
8 cil. - 4 puertas	1950	355.000
Imperial 8 cil.	1959	950.000
DE SOTO		
Fluid Drive 4 puertas	1947	250.000
4 puertas (chico)	1947	275.000
4 puertas	1953	320/350.000
Rural 8 cil. - c. aut.	1954	435.000
DODGE		
4 puertas	1947	230/250.000
4 puertas	1951	330/350.000
FORD		
Cupé convertible	1940	260/280.000
2 puertas	1941/42	290.000
4 puertas	1941/42	280/300.000
Cupé sedan	1941/42	340.000
2 puertas	1946/47	350.000
4 puertas	1946/47	370.000
Cupé sedan	1946/47	455.000
4 puertas	1951	375/390.000
4 puertas	1953	415/435.000
4 puertas	1954	420/445.000
Galaxie 6 cil. - c. mec. - 4 puertas	1960	900.000
Galaxie 8 cil. - c. aut. - 4 puertas	1960	875.000
Galaxie 6 cil. - c. mec. - 4 puertas	1961	1.050.000
HUDSON		
4 puertas	1946/47	210.000
4 puertas	1948	220/230.000
MERCURY		
4 puertas	1940	270.000
4 puertas	1946/47	360 000
Cupé convertible	1946/47	380.000
Monterrey 2 puertas	1951	390.000
Monterrey 4 puertas	1953	400.000
Monterrey 4 puertas	1956	485.000
Monterrey 4 puertas	1957	545.000
Montclair 4 puertas	1958	610.000
OLDSMOBILE		
Cupé convertible	1946/47	200/230.000
4 puertas	1948/49	215/245.000
4 puertas	1950/51	270/295.000
Cupé sedan	1955	340/355.000
4 puertas	1955	420.000
88 4 puertas	1956	490.000
88 cupé sedan	1956	600/640.000
PLYMOUTH		
4 puertas	1954	400.000
4 puertas	1956	440/460.000
4 puertas	1961	535.000
PONTIAC		
4 puertas	1946/47	220/240.000
4 puertas	1948/49	240/260.000
4 puertas - c. aut.	1951	325/350.000
4 puertas - c. mec.	1951	360.000
STUDEBAKER		
4 puertas	1946/47	180/200.000
4 puertas	1948	225.000

AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

Marcas y modelos	Año	m$n
AUTOAR		
Sedan	1956/57	165.000
Sedan	1960	210.000
Rural	1960	205/225.000
BERGANTIN		
4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000
4 cil. - 4 puertas	1961	345/370 000
6 cil. - 4 puertas	1962	385/410.000
CITROEN		
2 CV	1960	245/265.000
2 CV	1961	275/300.000
2 CV	1962	325/350.000
2 CV	1963	345/365.000
2 CV	1964	425/450.000
CHEVROLET		
400	1962	760/780.000
400	1963	825/840.000
400	1964	930/955.000
DE CARLO		
600	1960	175/215.000
700	1960	200/230.000
700	1961	230/250.000
Cupé BMW	1961	305/335.000
700	1962	310/340.000
700	1963	330/350.000
DI TELLA		
1500 4 puertas	1960	510/540.000
1500 4 puertas	1961	560/590.000
1500 4 puertas	1962	600/630.000
1500 4 puertas	1963	640/670.000
1500 4 puertas	1964	700/740.000
Magnette	1964	875.000
Rural Traveller	1964	810.000
DKW		
Cupé sedan	1956	320/360.000
4 puertas	1958	400/420.000
Sedan 1000 4 puertas	1960	450/480.000
Sedan 1000 4 puertas	1961	500/525.000
Sedan 1000 4 puertas	1962	540/560.000
Rural 1000	1962	600.000
Sedan 1000	1963	630.000
Sedan 1000	1964	670.000
Fissore sport	1964	840.000
ESTANCIERA		
IKA	1957	240/265.000
IKA	1958	300/325.000
IKA	1959	330/355.000
IKA	1960	400.000
IKA	1961	450.000
IKA	1962	490/510.000
IKA	1963	540/560.000
IKA	1964	590/610.000
FIAT		
600 2 puertas	1960	280/300.000
1100 4 puertas	1960	400/435 000
750 2 puertas	1961	340/360.000
1100 4 puertas	1961	460/480.000
750 2 puertas	1962	370/390.000

AUTO USADO

Marcas y modelos	Año	m$n
1100 4 puertas	1962	530/550.000
750 2 puertas	1963	410/440.000
1100 4 puertas	1963	580/600.000
1500 Gran clase 4 puert.	1963	680/720.000
750 2 puertas	1964	450/470 000
1500 Gran Clase	1964	750/780.000
Rural Familiar	1964	850.000
FORD		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	740/770.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	780/820.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	850.000
GRACIELA		
2 puertas	1957	135/150.000
2 puertas	1958/59	150/180.000
2 puertas	1962	325/340.000
HANSA		
1100 2 puertas	1960/61	300/330.000
1100 rural 2 puertas	1961	320/350.000
HEINKEL		
Microcupé	1958/59	100/105.000
Microcupé	1960/61	115/130.000
ISARD		
300	1958/59	110/140.000
400 2 puertas	1960/61	145/170.000
700 2 puertas	1960/61	275/295.000
700 2 puertas	1962	320/340.000
700 Rural	1962	335/350.000
700 2 puertas	1963	360/380.000
JEEP		
IKA	1957	200/230.000
IKA	1958/59	240/260.000
IKA	1960/61	300/330.000
IKA	1962	350/375.000
KAISER		
Carabela	1958	335/360 000
Carabela	1959	360/380.000
Carabela	1960	450.000
Carabela	1961	485.000
Rambler C. Custom	1962	600/620.000
Rambler C. Country	1962	620/640.000
Rambler Ambass.	1962	680/700.000
Rambler C. Custom	1963	730/755.000
Rambler C. Country	1963	780.000
Rambler Ambass.	1963	800/835.000
Rambler C. Custom	1964	825.000
Rambler C. Country	1964	850.000
Rambler Ambass.	1964	1.000.000
NSU		
Prinz 24 HP	1958	200/220.000
Prinz 34 HP	1960	240/260.000
Prinz 34 HP	1961	285.000
Prinz 34 HP	1962	290/320.000
Prinz 34 HP	1963	335.000
PEUGEOT		
403	1956/57	435/460.000
403	1958/59	485/520.000
403	1960	575 000
403	1961	615.000
403	1962	630/650.000
404	1962	690/710.000
403	1963	725/750.000
404	1963	800/830.000
404 Rural	1963	925.000
403	1964	780/800.000
404	1964	840/870.000
404 Rural	1964	940.000
RENAULT		
Dauphine 4 puertas	1960	280/300.000
Dauphine 4 puertas	1961	300/320.00
Dauphine 4 puertas	1962	340/360.000
Gordini 4 puertas	1962	385/410.000
Dauphine 4 puertas	1963	400/420.000
Gordini 4 puertas	1963	445/470.000
Dauphine 4 puertas	1964	480.000
Gordini 4 puertas	1964	520.000
4 L	1964	445.000
VALIANT		
I	1962	795/810.000
II	1963	850/875.000
III	1964	950/975.000

AUTOMÓVILES EUROPEOS

Marcas y modelos	Año	m$n
BORGWARD		
Isabella	1956	340/370.000
Isabella	1957	380/400.000
Isabella	1958	430/450.000
Isabella	1960	520.000
CITROËN		
11 ligero	1946/47	200/235.000
2 CV	1958	250.000
FIAT		
1100 4 puertas	1958	310/335.000
600 2 puertas	1958	215/240.000
HILLMAN		
4 puertas	1947	115/130.000
4 puertas	1950	185.000
4 puertas	1956	255/275.000
Rural	1956	275.000
MERCEDES BENZ		
Rural diésel	1953	340/370.000
4 puertas naftero	1953	285/300 000
220 diésel 4 puertas	1953	300/345.000
300 4 puertas	1953	360/385.000
220 S 4 puertas	1959	800/845.000
220 S 4 puertas	1961	1.350.000
220 S 4 puertas	1962	1.700.000
220 S 4 puertas	1963	2.000.000
220 S 4 puertas	1964	2.250.000
OPEL		
Rekord 2 puertas	1956/57	325.000
Rural	1956/57	340.000
Rural	1958	435.000
Rekord 2 puertas	1959	470.000
Rural	1959	515.000
Rekord 2 puertas	1960	490/515.000
Kapitan 4 puertas	1961	510.000
Rekord 2 puertas	1961	600.000
Rural	1961	650.000
Rekord 4 puertas	1961	630.000
SIMCA		
4 puertas	1955	230/260.000
Rural	1955	255.000
Rural	1956	270.000
4 puertas	1958	310/340.000
TAUNUS		
15 M 2 puertas	1956/57	335.000
17 M 4 puertas	1958/59	480.000
17 M rural	1958/59	500.000
17 M 2 puertas	1958/59	460.000
17 M 2 puertas	1960	510.000
17 M 2 puertas	1961	560/580.000
17 M 4 puertas	1961	580/615.000
17 M rural	1961	625.000
17 M 4 puertas	1962	660/685.000
17 M rural	1962	710/735.000
VAUXHALL		
Velox 4 puertas	1951	260/280.000
Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958	315.000
Victor 4 cil. - 4 puertas	1958	355.000
VOLKSWAGEN		
Export 2 puertas	1960	515/530.000
Export 2 puertas	1961	530/555.000
Export 2 puertas	1962	585/615.000
1500 2 puertas	1962	665.000

R - R 1926



EL Automóvil Club de Montecarlo organizó recientemente un "Concurso de Elegancia", en el que salió triunfador un Rolls-Royce "20" del año 1926. En la ilustración vemos a su propietario, James P. Smith, encabezando un desfile de automóviles antiguos, que tuvo lugar después del mencionado concurso.
El Rolls-Royce "20" se fabricó desde 1922 hasta 1929 y es en la actualidad uno de los modelos más buscados por los coleccionistas.
El desfile fue una verdadera muestra retrospectiva de las creaciones de la famosa fábrica británica desde principios de siglo. A pesar de los años transcurridos desde su aparición, estos modelos siguen llamando la atención del público por su elegancia y perfección.

R - R 1965



UN Rolls-Royce "Phantom V" de diseño especial, con techo y paneles de plástico trasparente, fue construido para la reina Isabel II de Inglaterra. Una cortina metálica replegable cubre la enorme luneta trasera cuando el auto no es utilizado en ceremonias oficiales. La luz interior es fluorescente y el comando de los levantavidrios y del vidrio que separa el compartimiento trasero del lugar del conductor son eléctricos. En el apoyabrazos central del asiento trasero se encuentran los controles de la radio y del equipo de aire acondicionado.

RINCÓN DE

Recientemente la APTA (Asociación Patagónica de Turismo Argentino) celebró una asamblea general en la ciudad de San Carlos de Bariloche. Después de aprobarse los estatutos, se procedió a la elección de los miembros del comité ejecutivo, que quedó integrado por el señor Elio Mario Tirabasso, presidente; Rafael López Sasso, vicepresidente; Antonio Torrejón, secretario, y Miguel A. Menéndez, revisor de cuentas. Esta asociación, creada en octubre de 1964, tiene por objeto promover el turismo en la zona sur de nuestro país, para lo que cuenta con el apoyo de la Dirección Nacional de Turismo y la Dirección General de Parques Nacionales. La APTA pretende trasformarse en una organización de carácter internacional, ya que dentro de poco tiempo se realizará una reunión con representantes de las provincias patagónicas chilenas, con el fin de trazar un plan conjunto tendiente al desarrollo integral de la zona sur de ambos países como centros de turismo.

• • •

Los automovilistas ingleses pueden ahora materializar el sueño de todo volante: manejar un monoplaza de fórmula en un circuito de carreras. Por la módica suma de 8 libras y 8 chelines, un instructor de una escuela de volantes que funciona en el autódromo de Brands Hatch, acompaña al alumno durante tres vueltas a la pista en un Lotus Cortina y corrige sus defectos. Cumplido este requisito, se facilita al alumno un monoplaza de fórmula para que dé cinco vueltas más al trazado. En caso de que éste tenga interés, puede seguir un curso completo de piloto de carrera e iniciarse en las competencias automovilísticas.

• • •

En lo que va del año, la OM ha pasado al primer puesto entre las fábricas de vehículos pesados que exportan sus modelos a Francia. Hasta el 31 de marzo, se habían patentado en Francia 494 vehículos fabricados por la mencionada firma milanesa.

• • •

Una severa sentencia aplicó un tribunal sueco a un automovilista indisciplinado por adelantarse incorrectamente a otro vehículo. El monto de la multa fue de un millón y medio de coronas. En Suecia, el importe de las multas a los infractores es progresivo y tiene en cuenta los réditos del infractor.

• • •

Georges Marion, fotógrafo de Cherburgo (Francia), responsable de un accidente de tránsito, solicitó al juez ante el cual comparecía por la infracción cometida, que se le retirara la licencia de conductor. "Soy demasiado nervioso", declaró. El juez no accedió a su pedido y en cambio lo condenó a 15 días de prisión y a pagar una multa de 100 francos.

• • •

En los primeros cinco meses de 1965 la producción de automóviles en nuestro país alcanzó las 73.782 unidades, contra 50.780 producidas en el mismo período del año pasado. Los principales productores fueron Industrias Kaiser Argentina, con 20.563 vehículos; Ford Argentina, con 12.500; Fiat

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

Pruebas de velocidad

22 de agosto - Asociación Argentina de Automóviles Sport - Buenos Aires - Autódromo (TM).
22 de agosto - Automóvil Club Rojas - Rojas - carretera (TC).

Pruebas de regularidad

22 de agosto - Organiza y fiscaliza: Club Argentino de Regularidad. Categoría: 3ª. Recorrido: Capital Federal - Monte, y regreso.
22 de agosto - Organiza y fiscaliza: Club Argentino de Regularidad. Categoría: 3ª. Recorrido: Capital Federal - Luján.

TC = Turismo de Carretera Fórmula "B"
TM = Turismo Mejorado
MN = Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 2

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

22 de agosto - CMC - Austria - Gran Premio de Austria (1).

Pruebas de regularidad

20-22 de agosto - CER - Finlandia - Rally de los 1.000 Lagos.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)
TP = Trofeos Internacionales de Prototipos
CEM = Campeonato Europeo de Montaña
CER = Campeonato de Europa de Rallies
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo

C = Automóviles de Carrera
FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)
1 = Fórmula 1
2 = Fórmula 2
3 = Fórmula 3
S = Automóviles Sport
PT = Prototipos
GT = Automóviles de Gran Turismo:
I (hasta 1.300 cc)
II (hasta 2.000 cc)
III (más de 2.000 cc)
T = Automóviles de Turismo

Argentina, con 10.223, y General Motors, con 10.217.

• • •

Recientemente se dio a conocer el balance de la Società Abarth & C. correspondiente a 1964. Según él, la firma perdió durante el año pasado 46.757.292 liras.

• • •

En el pasado mes de mayo —según una comunicación de la asociación que agrupa a las fábricas de automóviles alemanes— la producción de automotores en ese país alcanzó a 258.234 unidades, llevando el total producido en lo que va del año a 1.292.031, lo que representa un incremento del 3,5 % con respecto a las cifras correspondientes al año pasado.

• • •

La S. p. A. Fabbrica Automobili Lancia & C. exportará hacia el Yemen seis camiones "Esagamma" y dos "Esadelta". El monto de esta operación es de alrededor de veinte mil libras esterlinas. En los últimos meses, la mencionada firma ya había exportado con el mismo destino 8 vehículos similares, por un valor de 23.000 libras esterlinas.

• • •

El Automóvil Club de Italia, dentro de su campaña para mejorar los trasportes y el tránsito, organizó un viaje de estudios a Gran Bretaña, reservado a técnicos especialistas en dichas disciplinas. Esta gira tiene por objeto visitar las más importantes realizaciones urbanísticas de la región londinense y de Escocia y de promover un mayor intercambio entre esa institución y los organismos británicos dedicados a resolver los problemas del tránsito. El extenso programa comprende, entre otras, visitas a las "new towns" de Cumberland y de East Kilbride, en Escocia, a las autopistas habilitadas y en construcción, al "Road Research Laboratory" y a algunas dependencias del Ministerio de Trasportes británico.

• • •

El último modelo de serie del Jensen C-V8 Mark III acaba de conquistar la Copa Commander, trofeo que se concede a la máquina que recorre el mayor número de kilómetros durante 24 horas en el circuito de Smetterton. El Jensen guiado por Roy Salvadori, Keith Greene y John Sach recorrió en el tiempo establecido una distancia de 3.002 km, logrando una media de 127 km/h. Las paradas para reabastecimiento, cambio de neumáticos y la sustitución de los cojinetes de los frenos insumieron solamente 40 minutos de las 24 horas. Desde julio del año pasado la Copa Commander, la tenía un Ford Cortina GT.

• • •

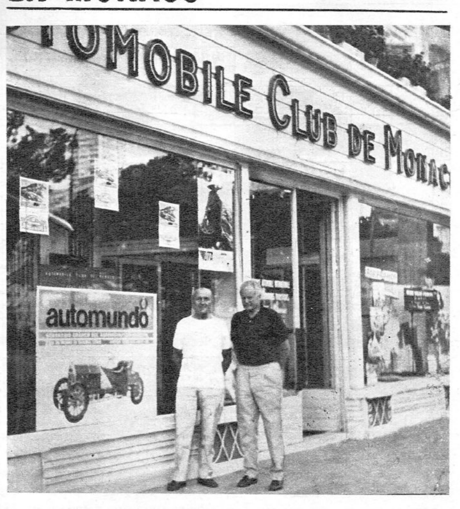
Tres jóvenes holandesas —únicas mujeres en Holanda que poseen licencia de corredor— establecieron un nuevo récord para las 24 horas en automóviles de 1.500 cc con un Ford Corsair GT en el difícil circuito de Zandvoort, cerca de Amsterdam. Las tres jóvenes dieron 600 vueltas (2.518,160 km) a una media de 104,92 km/h. Las únicas modificaciones de la máquina utilizada con respecto al modelo de serie fueron: una regulación del carburador y la adopción de un caño de escape más largo y de un tanque de mayor capacidad.



Vista general, durante el almuerzo, de la visita realizada al Centro Industrial de General Pacheco.

Dirigentes de la Comisión Deportiva Automovilística de la República Argentina, miembros de la comisión directiva del Automóvil Club y ciento cincuenta delegados de clubes del interior del país, visitaron recientemente el Centro Industrial Ford en General Pacheco, donde fueron agasajados con un banquete. A su término, el coordinador de relaciones públicas, a cargo del equipo de carreras de la empresa, señor José Sebastián Diez, pronunció las palabras de bienvenida, destacando el agradecimiento de Ford por las constantes atenciones recibidas de todos los dirigentes del deporte automotor del país. A continuación hablaron el gerente general de relaciones públicas de la Ford, doctor Fernando Fernández Escalante y en nombre de los invitados el doctor Horacio C. Rivarola, presidente de la Comisión Deportiva Automovilística de la República Argentina, señalando la impresión recibida durante la visita a uno de los complejos industriales más modernos del país.

"AUTOMUNDO" EN MÓNACO



Luis Chiron y el Barón de Granffenried, en oportunidad del Gran Premio de Mónaco, se disputaban cordialmente el afiche de AUTOMUNDO. Ante la imposibilidad de convencer a ninguno de los contendientes a ceder el mencionado impreso, las autoridades del Automóvil Club de Mónaco que se hallaban presentes, decidieron "confiscarlo". Es así como llegó a su poder y actualmente se exhibe en la vidriera de su sede. En la fotografía se ven los dos famosos corredores de antaño, posando junto al motivo del "pleito". Ambos ex pilotos siguen vinculados a las actividades automovilísticas. Luis Chiron (izquierda) se dedica actualmente a organizar las dos conocidas pruebas que se disputan anualmente en el principado de Mónaco: el Gran Premio de Mónaco de Fórmula 1 y el Rally de Montecarlo.

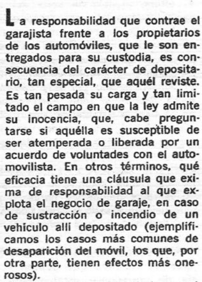
INAUGURACIÓN



En la Capital Federal, calle Paraguay esquina Rodríguez Peña, se inauguró la moderna estación de servicio "YPF autorizada" que vemos en la fotografía. Cuenta con un amplio servicio especializado y hasta un salón de estar y bar americano, para hacer más placentera la espera de los clientes.

CRUCIGRAMA TUERCA

Problema Nº 6



HORIZONTALES.

1. Primer nombre del "Aguilucho". - 5. Terminación verbal. - 6. Artículo determinado. - 8. Pronombre personal de tercera persona, masculino, singular. - 10. Sentido de la audición (Pl.). - 13. Símbolo químico del iridio. - 14. Planta crucífera hortense. - 16. Aparejo que sirve para cazar o pescar. - 17. Nombre de mujer. - 18. Sobre en inglés. - 20. Forma del pronombre de tercera persona singular. - 21. Raja que sirve para alumbrar. - 22. Preposición que indica la causa de una cosa. - 23. Quinta y cuarta vocal. - 25. Forma reflexiva del pronombre personal de tercera persona, en dativo y acusativo de ambos géneros y números. - 26. Marca de una motocicleta. - 28. Adjetivo posesivo de primera persona singular (Pl.). - 30. Aceite en inglés. - 32. Símbolo químico del masurio. - 33. Aceite (Pl.). - 35. Nota musical. - 36. Turismo de Carretera. - 37. Del verbo ser. - 38. Tierra labrada con el arado.

VERTICALES.

1. Metal precioso. - 2. Nombre de la Editorial que publica nuestra revista. - 3. Animal cuadrúpedo. - 4. Nombre de una revista dedicada a la ciencia y la tecnología. - 7. Nombre de un modelo producto Siam. - 9. Artículo neutro. - 11. Moverse de un lado a otro. - 12. Abreviatura de overdrive. - 13. Prefijo privativo que indica supresión o negación. - 15. Marca de un coche inglés, con el cual Jim Clark ganó en Indianápolis. - 17. De aire. - 19. Prefijo que significa nuevo. - 20. Artículo determinado plural, masculino o acusativo del pronombre personal de tercera persona, masculino, plural. - 24. Pieza del motor que comunica el impulso del pistón al cigüeñal. - 27. Voz que repetida significa onomatopeya de risa. - 28. Mil cincuenta en números romanos. - 29. Interjección usada para detener caballerías. - 31. Símbolo químico del iridio. - 33. Ánsar. - 34. Del verbo ser.

La solución en el número siguiente.

SOLUCIÓN DEL PROBLEMA Nº 5

	F	R	E	S	A	D	O	R	A	
R	I	O			U			A	S	A
A	N		M	O	T	O	R		I	R
S		M	I		O		E	N		O
	S	A	N		D		M	A	L	
S	O	G	A		R		O	P	E	L
I	L	O		B	O	A		Q	L	E
A	A		S	I	M	C	A		A	M
M		R	A		O		S	C		A
	N	I						M	A	
B	O	N	D	M	I	N	I	C	A	R

AUTOMUNDO y LA LEY

CLÁUSULAS DE IRRESPONSABILIDAD EN LA GUARDA DE AUTOMÓVILES



por: **José María Gastaldi**, abogado, secretario de la Justicia del Crimen, y **Roberto Fonseca**, abogado, asesor en materia de seguros.

La responsabilidad que contrae el garajista frente a los propietarios de los automóviles, que le son entregados para su custodia, es consecuencia del carácter de depositario, tan especial, que aquél reviste. Es tan pesada su carga y tan limitado el campo en que la ley admite su inocencia, que, cabe preguntarse si aquélla es susceptible de ser atemperada o liberada por un acuerdo de voluntades con el automovilista. En otros términos, qué eficacia tiene una cláusula que exima de responsabilidad al que explota el negocio de garaje, en caso de sustracción o incendio de un vehículo allí depositado (ejemplificamos los casos más comunes de desaparición del móvil, los que, por otra parte, tienen efectos más onerosos).

Conviene tener presente: a) que, al dejar el rodado en uno de esos lugares destinados a su guarda, también se entregan las llaves del mismo a efectos de asegurar su desplazamiento, sea para permitir la salida o movilización de otros, sea para ubicarlo, o, ante la previsión de cualquier eventualidad que hiciese necesario su movimiento; b) que el automovilista, al dejar su máquina y retirarse lo hace en la tranquilidad de que otros velarán por el cuidado de aquélla; c) que lo señalado en el punto precedente —máxime en los tiempos que corren— es de la esencia del contrato de garaje.

Hemos visto que se aplican al garajista —en lo tocante a responsabilidad— las reglas que la ley determina para el hotelero. Si, en lo referente a las cláusulas que constituyen el objeto de esta nota, se aplicaran esas disposiciones, la validez de esos pactos sería altamente cuestionable (art. 2232 Código Civil: "El posadero no se exime de la responsabilidad que se le impone... por avisos que ponga anunciando que no responde de los efectos introducidos por los viajeros; y cualquier pacto que sobre la materia hiciese con ellos, para limitar su responsabilidad, será de ningún valor").

No creemos que en el caso del garaje sea viable esa solución, prevista para una situación muy particular y que tiene su justificación en la muy particular situación del hotelero o posadero y a efectos de evitar abusos (por ejemplo, un viajero que llega a un pueblo donde existe un solo hotel, no tiene posibilidad de elección, y se ve constreñido a aceptar la liberación, so pena de carecer de alojamiento).

En el interior de un garaje o en los recibos de pago mensuales, suele expresarse que el garajista no responde por desaparición o incendio del rodado. En tales casos, consideramos, que dichas expresiones carecen de eficacia, desde que no pasan de ser simples manifestaciones unilaterales de voluntad, no aceptadas por el automovilista. Con respecto a un aviso que la consigne, por cuanto el que lleva su coche, no es obligado a expedirse y, con relación al impreso en el recibo mensual, por cuanto él está destinado solamente a reflejar la constancia de un pago y, en ambos casos, por ser toda renuncia de interpretación restrictiva. Pero, ¿qué sucede si el propietario del automóvil, acepta (para hacerlo menos complicado suponemos que lo hace por escrito) una cláusula que se le ofrece y por la cual exime al garajista de responsabilidad para el supuesto de robo y/o hurto o incendio de su automóvil?

No puede negarse que con ello, se despojaría del elemento preponderante al contrato de "garaje"; es más, el que se dedica al negocio de "guarda" de rodados iría a pura ganancia, y la operación sería riesgosa solamente para el automovilista; que una cláusula de ese tipo, fomentaría el descuido. Pero, de otro ángulo, cabe señalar que quien aceptara suscribirla, no estaría sino poniendo en peligro sus propios intereses; que, con ello, no se violaría, de por sí, ningún principio de moral o buenas costumbres, que constituyen un importantísimo dique a la libertad contractual.

La más seria objeción que, a nuestro parecer, podría hacérsele a las aludidas cláusulas que eximieran de responsabilidad, consistiría en la falta de proporción entre las prestaciones, ya que el garajista se beneficiaría en desmedro del propietario del vehículo. Pero ello, frente a una estipulación suscripta libremente, no sería suficiente para quitar validez al acto.

Mas, si la cláusula fuera de tal amplitud que dispensara al garajista de su propio dolo, o constituyera una desmedida y grosera explotación de una necesidad del dueño del rodado, la misma no tendría eficacia y procedería su invalidez por configurar un hecho que violaría pilares esenciales y que, de ningún modo, el derecho podría proteger.

La suerte que puedan correr esas cláusulas dependerá, en cada caso concreto, de todos los elementos que contribuyeron a su formación. Pero, como norma general que, reiteramos, puede hacer excepción en determinados supuestos, **una cláusula pactada libremente, por la cual el automovilista exima de responsabilidad al garajista** (sin eximirlo de su propio dolo), **en caso de sustracción o incendio del coche, sería válida.**

La prudencia aconseja mirar con mucha cautela las proposiciones que tendieran a la celebración de una estipulación en tal sentido, no sólo por lo anteriormente expresado, sino, además, sin olvidar que una cláusula de esta naturaleza podría ocasionar serias dificultades en el cobro de la indemnización.

AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolívar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli.

Distribuidores: ARGENTINA, Distribuidora Universal S. R. L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY, Dist. Paysandú S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publichile S. A., Manuel Rodríguez 866, Santiago.

Correo Argentino C. y Suc. 3-27-34 y 60 (B) | Tarifa Reducida Nº 7.719 | Franqueo a Pagar Cuenta Nº 443

Imp. en Fabril - Agosto de 1965 Industria Argentina



JUAN MANUEL FANGIO y Cía. S. R. L.

Capital m$n. 30.000.000



CONCESIONARIA OFICIAL DE:



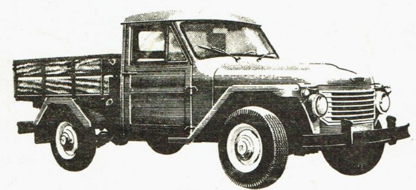
MERCEDES BENZ ARGENTINA S.A.

CHASIS PARA:
CAMIONES
COLECTIVOS
OMNIBUS

INDUSTRIA AUTOMOTRIZ SANTA FE S. A.

AUTOMÓVILES
Y RURAL UNIVERSAL D. K. W.





D.I.N.F.I.A:

AUTOMOTORES "RASTROJERO"

AMPLIOS PLANES DE FINANCIACIÓN - REPUESTOS LEGÍTIMOS - TALLERES MECÁNICOS ESPECIALIZADOS	ESTACIÓN DE SERVICIO Y.P.F. AUTORIZADA	SECCIONES: GOMERÍA ACCESORIOS AUTO - RADIO

Constitución 1051/55, Bernardo de Irigoyen 1315 y Cochabamba 1020/26 y 1072
T. E. 27-1056 con 5 líneas generales y 20 aparatos internos

BUENOS AIRES